AUTOMOBILES SUR LES CHAMPS 8

BY ARTCURIAL MOTORCARS

LUNDI 22 JUIN 2015 À 18H
75008 PARIS

Werner Ruppertzhoven, Archiv: Stefan Dierkes

ARTCURIAL
BRIEST – POULAIN – F.TAJAN

7, Rond-Point
des Champs-Élysées
75008 Paris

ASSOCIÉS

Francis Briest, Co-Président
Hervé Poulain
François Tajan, Co-Président
Fabien Naudan, Vice-Président

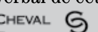
DIRECTEUR ASSOCIÉ SÉNIOR

Martin Guesnet

DIRECTEURS ASSOCIÉS

Stéphane Aubert
Emmanuel Berard
Olivier Berman
Isabelle Bresset
Matthieu Fournier
Bruno Jaubert
Matthieu Lamoure

Le lot 10 est vendu en collaboration avec l'étude Chayette Cheval et sera porté au procès-verbal de cette étude.



AUTOMOBILES SUR LES CHAMPS 8 BY ARTCURIAL MOTORCARS

VENTE / *AUCTION* N° 2769
22 JUIN 2015 / *22 JUNE 2015*

Commissaire-Priseur / *Auctioneer*
Hervé Poulain

Spécialistes / *Specialists*

Matthieu Lamoure
Directeur / *managing director*
Tél. : +33 (0)1 42 99 16 31
Mobile : +33 (0)6 78 13 62 42
mlamoure@artcurial.com

Pierre Novikoff
Tél. : +33 (0)1 42 99 16 32
Mobile : +33 (0)6 63 25 85 92
pnovikoff@artcurial.com

Antoine Mahé
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 62
Mobile : +33 (0)6 47 65 64 04
amahe@artcurial.com

Gautier Rossignol
Tél. : +33 (0)1 58 56 38 11
Mobile : +33 (0)6 16 91 42 28
grossignol@artcurial.com

Relations clients, administration / *Client services, administration*

Iris Hummel
Directeur des opérations
et de l'administration /
director of operations
and administration
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 56
Mobile : +33 (0)6 08 18 86 58
ihummel@artcurial.com

Anne-Claire Mandine
Administrateur/*administator*
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 73
acmandine@artcurial.com

Comptabilité des ventes / *Accounting*

Marion Dauneau Carteirac
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 44
Fax : +33 (0)1 42 99 20 22
mdauneau@artcurial.com

Ordres d'achat / *Bids office*

Thomas Gisbert de Callac
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 51
Fax : +33 (0)1 42 99 20 60
bids@artcurial.com

Contact pendant l'exposition / *Contact during viewing*

Tél. : +33 (0)1 42 99 20 73
Fax : +33 (0)1 42 99 16 39

Consultants

Frédéric Stoesser
Tél. : +33 (0)1 42 99 16 38
Mobile : +33 (0)6 11 31 86 00
fredstoesser@yahoo.fr

Niklas Hannah
Mobile : +49 (0)176 760 679 74
nhannah@artcurial.com

Edward Fallon
Mobile : +1 (0)602 421 56 63
motorcars@artcurial.com

François Tasiaux
Mobile : +32 (0)472 890 895
motorcars@artcurial.com

EXPOSITIONS PUBLIQUES GARAGE PRIVÉ ARTCURIAL
entrée par le 59 av. Montaigne
75008 Paris

Samedi 20 juin 2015 : 11h – 18h
Dimanche 21 juin 2015 : 11h – 18h
Lundi 22 juin 2015 : 11h – 17h

VENTE
THÉÂTRE DU ROND-POINT
2bis, Avenue Franklin D. Roosevelt
75008 Paris

LUNDI 22 JUIN 2015 : 18H

LIVRAISON ET STOCKAGE
Les véhicules seront rapatriés le soir de la vente dans un stockage sécurisé pour la somme de 250 € HT par voiture et pourront être enlevés à partir de mardi 23 juin 2015 après règlement intégral. Les frais de stockage sont gratuits jusqu'au jeudi 25 juin 2015 inclus et s'élèvent ensuite à 20 € HT par jour. Règlement des frais de stockage sur place par chèque, en espèces, CB ou préalablement par virement.

DIVERS
Les voitures françaises de plus de 75 ans et d'un montant supérieur à 50 000 € nécessitent l'obtention d'un passeport d'exportation en cas de sortie hors territoire français et une licence d'exportation en cas de sortie hors territoire européen. Ces formalités peuvent être soumises à des délais pendant lesquels les lots concernées ne pourront pas être retirées. L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions et ceci dès l'adjudication prononcée.

CATALOGUE ONLINE
www.artcurial.com/motorcars

PUBLIC VIEWING ARTCURIAL'S PRIVATE GARAGE
entrance at 59 av. Montaigne
75008 Paris

***Saturday 20 June 2015:** 11am – 6pm*
***Sunday 21 June 2015:** 11am – 6pm*
***Monday 22 June 2015:** 11am – 5pm*

AUCTION
THÉÂTRE DU ROND-POINT
2bis, Avenue Franklin D. Roosevelt
75008 Paris

MONDAY 22 JUNE 2015: 6PM

DELIVERY AND STORAGE
The cars will be shipped the evening of the sale to a secured storage place at the cost of € 250 + VAT per car and can be collected from there from Tuesday 23 June 2015 after full payment. Storage cost is offered free of charge until and including Thursday 25 June 2015 and will then be charged a € 20+ VAT per day. Payment of storage fees by cheque, cash, credit card at collection or prior by bank transfer.

DIVERS
French cars that are more than 75 years old and costing over 50,000 € require an export passport in order to be taken out of France and an export license in order to leave European territory. This is subject to certain conditions, and the lots concerned cannot be collected until these have been met, which may take some time. The buyer is responsible for insuring his purchases immediately after the sale.

ONLINE CATALOGUE
www.artcurial.com/motorcars

INDEX

1

Titre de circulation hollandais
Dutch title
Châssis n° 559046

• Belle préservation
• Finition plus soignée que les versions britanniques
• Voiture amusante à conduire

• Beautifully well preserved
• Better quality finish than the British version
• A fun car to drive

€ 10.000 – 15.000
Sans réserve
No reserve

1974 INNOCENTI MINI COOPER 1300

D'origine italienne, cette voiture a passé le plus clair de sa vie dans les hauteurs d'Ancône, où elle était immatriculée encore récemment, avec des plaques noires d'époque. Impressionné par son état d'origine rare, un collectionneur hollandais s'est laissé séduire et a acheté cette voiture pour la ramener dans son pays. En effet, elle se présente dans un état de préservation d'excellent niveau, sans trace de corrosion apparente. De teinte blanche avec toit noir, elle est équipée d'une sellerie noire bien conservée et le compteur affiche 80 000 km. Elle est accompagnée d'un certificat de l'ASI, catégorie Oro.
Fabriqué par Innocenti sous licence BMC, ce modèle est particulièrement désirable car il est équipé du moteur 1 275 cm3 de la Mini Cooper S, dont la puissance a été ramenée à 71 ch. Compte tenu de son poids qui ne dépasse guère 650 kg, cette voiture est aussi vive qu'amusante à conduire. La finition intérieure de ce modèle italien est plus cossue que celle des Austin et Morris, avec notamment un tableau de bord plus complet. De belle présentation, cette voiture est une promesse de plaisir au volant.

Of Italian provenance, this car spent most of its life in the hills of Ancona, where it was still recently registered with the black period registration plates. Impressed by its unusually original condition, a Dutch collector was seduced by this car and purchased it to bring it back to his country. Indeed, the car is in a state of excellent preservation, with no apparent corrosion. White in color with a black roof, it features well-preserved black upholstery, and the counter displays 80,000km. It comes with a certificate of the ASI, category Oro. Manufactured by Innocenti under a BMC license, this model is particularly desirable because it is powered by the 1275cc engine of the Mini Cooper S, but with the max power reduced to 71bhp. Given that its weight hardly exceeds 650kg, this is a lively and amusing car to drive. The interior finish of this Italian model is better than that of the Austin and Morris equivalent, including a more comprehensive dashboard. In a beautiful state of preservation, this car promises great driving pleasure.

2

Carte grise française
French title
Châssis n° 2J52844BW

• Modèle très élégant
• Entretenue pour un usage régulier
• Séduisante patine

• *Elegant design*
• *Maintained and used regularly*
• *Attractive patina*

€ 15.000 – 25.000
Sans réserve
No reserve

1977 JAGUAR XJC 4,2L SÉRIE 2

Achetée en 2002 par l'actuel propriétaire auprès d'un professionnel, cette Jaguar XJC d'origine française a, depuis, parcouru près de 45 000 km. Elle a donc roulé très régulièrement, bénéficiant parallèlement de l'entretien adéquat pour une utilisation sereine. Ainsi, près de 50 000 € ont été dépensés ces 12 dernières années. En 2006, le moteur a fait l'objet d'une réfection complète par les ateliers PL Auto, à Nanterre. Plus récemment, les réputés Établissements Provost ont procédé à une remise en état du pont arrière et au remplacement des étriers de freins arrière, des roulements de roues et des divers silentblocs de train avant. Remplacés il y a peu, les pneus ne présentent qu'une faible usure.
Un important dossier de factures accompagne la voiture, qui dispose également de son manuel de conduite, de son manuel de réparation ainsi que de la brochure publicitaire du modèle. Elle est accompagnée de sa trousse à outils d'origine et d'une housse. Mélomane éclairé, le propriétaire a fait installer un autoradio CD MP3 Sony.
Aujourd'hui, cet élégant coach Jaguar équipé du fameux six-cylindres 4,2 litres affiche une patine sympathique, et la carrosserie ne présente que quelques petits défauts superficiels. De teinte grise à toit vinyle et intérieur en cuir noir, cette voiture a l'avantage d'avoir été soigneusement entretenue pour rouler.

Purchased in 2002 by the current owner from a professional dealer, this Jaguar XJC of French provenance has since the purchase covered about 45,000 km. The car has received regular maintenance so that its use has been peaceful. Thus, nearly €50,000 has been spent in the past 12 years. In 2006, the engine was comprehensively renovated by PL Auto, at Nanterre. More recently, the renowned Établissements Provost restored the rear axle and replaced the calipers of the rear brakes, the wheel bearings and the front axle silent blocks. The tires have been replaced recently and show very little wear.
An extensive invoices file comes with the car, other than the original owner's manual, service manual and the advertising brochure of the model. The car has its original tool kit and a cover. The owner, a serious music lover, has installed a Sony CD MP3 radio.
This elegant Jaguar coupé is powered by the famous 4.2-liter six-cylinder engine and boasts a very nice patina, with the body showing only a few small blemishes. With a smart grey shade, vinyl roof and black leather interior, this car has the advantage of having been carefully maintained.

3

Carte grise française de collection
French collectors' title
Châssis n° 563028

• Une des premières versions de Fiat 600
• Intérieur en état d'origine bien préservé
• Modèle rare et particulièrement amusant à conduire

• One of the first versions of the Fiat 600
• Interior in well preserved original condition
• Rare model, especially fun to drive

€ 8.000 – 12.000
Sans réserve
No reserve

1957 FIAT 600 COACH

Le charme de cette Fiat 600 est de faire partie des premières versions: née en 1957, deux ans après son lancement au Salon de Genève, il s'agit d'une version "portes suicides" dont l'intérieur d'origine se présente dans un état très bien préservé. Les sièges sont habillés d'un tissu genre tweed avec haut de dossier en vinyle blanc et côtés bleu clair, assortis à la teinte de la carrosserie. Les tapis de sol à croisillons ne sont que légèrement usés et la voiture est accompagnée d'une petite trousse à outils en toile de jute. Son moteur est doté de son rarissime filtre à air d'origine, introuvable en Italie. Longtemps entre les mains d'une Milanaise très soigneuse, elle a bénéficié avant son achat par son propriétaire actuel d'un rafraîchissement de carrosserie, qui se présente en bon état et qui porte les détails qui caractérisent les premiers modèles, comme les rappels de clignotants au sommet des ailes avant. Depuis son achat, elle a de plus bénéficié de travaux de remise en état des freins, du démarreur, de problèmes électriques et de la pose de quatre pneus neufs. Une rapide prise en main nous a permis de constater le bon fonctionnement de cette jolie voiture, très maniable et très amusante à conduire qu'une Fiat 500. Avec sa belle teinte bleu ciel, elle charme le public partout où elle passe!

This Fiat 600 is especially charming for being one of the earliest verisons: built in 1957, two years after the model was launched at the Geneva Motor Show, it is a « suicide-door » version, with a well preserved original interior. The seats are covered in a tweed-style fabric with white vinyl on the upper seat backs and light blue on the sides, matching the paintwork. The patterned mats show only slight signs of wear, and the car comes with a small toolkit in a hessian bag. The engine has the original air filter that is extremely rare and impossible to find in Italy. For a long time the car was kept by a meticulous owner from Milan, and before it was acquired by the current owner, it benefitted from work to the body, which is presented today in good condition. It features the special details of the first models, such as the indicator lights on top of the front wings. Since its purchase, it has had work carried out to the brakes, the starter and electrics, and it is fitted with four new tyres. A brief trial allowed us to ascertain that this pretty car runs and handles well, and is even more fun to drive than a Fiat 500! Presented in a lovely shade of sky blue, it attracts attention wherever it goes!

4

Carte grise française collection
French title
Châssis n° HDA4313114

• Restauration très soignée
• Ligne élégante
• Une promesse de plaisir au soleil

• Carefully restored
• Elegant design
• A promise of genuine fun-in-the-sun

€ 25.000 – 35.000
Sans réserve
No reserve

1955 MGA 1500 ROADSTER

Cette voiture a été achetée aux États-Unis il y a quatre ans par l'actuel propriétaire, qui cherchait une base de restauration saine. Il a opté pour une version 1500 de la MGA, dont il trouvait la ligne plus pure. Ayant lui-même une formation de tôlier-formeur, il s'est lancé dans une restauration complète. La carrosserie a été entièrement sablée et refaite à Nice par le garage Covilli, un dossier de photos attestant des travaux effectués. Elle a été repeinte dans le même gris métallisé que la Jaguar MkII de notre collectionneur, qui estime que plus de 80% des pièces constituant la voiture sont neuves. On peut le vérifier en constatant les montants importants, prés de 15 000 €, que totalisent les factures de pièces jointes au dossier.
Avec sa belle sellerie rouge et ses jantes à rayons, cette voiture impeccable est actuellement en rodage et le propriétaire s'en sépare pour des raisons de place. Il est rare de rencontrer une MGA dans un tel état de restauration et de fonctionnement : un vrai cadeau pour bien profiter de l'été !

This car was purchased in the United States four years ago by the current owner, who was looking for a healthy base on which to carry out a restoration. He chose the 1500 version of the MGA, which he believed had the purest design. Having trained as a tinsmith and panel-beater, he embarked on a complete grounds-up restoration. The body was completely sandblasted and redone in Nice by the garage Covilli, a folder of photos confirms the work done. It was repainted in the same metallic grey shade of the Jaguar MkII that the owner also has. He estimates that over 80 % of the parts constituting the car are new. This can be verified by noting the large amount of spare parts invoices totaling almost € 15,000 that can be seen in the invoice file. This impeccable car features a beautiful red upholstery and wire wheels and the engine is at the moment running in. The owner is selling it for a lack of space. It is rare to come across a MGA in such a superb state of restoration and working condition: a true gift to make the most of this summer!

5

Carte grise française
French title
Châssis n° 1496

• Première main
• Présentation complètement d'origine
• Noble V6 Dino

• *One owner from new*
• *Completely original condition*
• *Noble V6 Dino engine*

€ 70.000 – 90.000
Sans réserve
No reserve

Seulement 27 000 km d'origine, première main / *Only 27 000 km from new, one owner*

1972 FIAT DINO 2400 SPIDER

Fait rarissime, cette voiture est une première main ! De plus, elle ne présente que 27 000 km d'origine. Achetée neuve le 6 septembre 1972 par son actuel propriétaire, elle a été rapatriée en France en 1977, dans la région d'Aix-les-Bains. Il s'agit de la version 2,4 litres de cet élégant spider dessiné par Pininfarina, dotée du fameux V6 Dino qui équipe également les Dino 246 GT et Lancia Stratos, ici légèrement "civilisée". Plus puissante que la 2000, la 2400 est aussi plus rare, avec 420 exemplaires contre plus de 1000.
Régulièrement entretenue, cette voiture sera présentée à la vente après une révision mécanique importante concernant notamment les freins et le système d'alimentation d'essence, au garage de la Poste, au Vésinet. Très méticuleux, son propriétaire a apporté à ce spider Fiat-Dino un soin particulier et aujourd'hui la carrosserie ne présente que des défauts mineurs témoignant de sa vie passée, sans trace de corrosion apparente. Il en va de même pour la capote et le bel intérieur avec sellerie noire. Cette voiture est accompagnée de ses carnets d'origine, de ses factures d'entretiens, de deux jeux de clés ainsi que de la facture d'achat pour la somme de 34 000 francs ! De toute évidence, elle représente une occasion unique d'acquérir une Fiat-Dino complètement d'origine, jamais restaurée.

Extremely rare, this car is a one owner car! Moreover, it has covered just 27,000km since new. Purchased new on 6 September 1972 by its current owner, the car was sent back to France in 1977, to the region of Aix-les-Bains. This is the version with the 2.4-liters engine, of this very elegant spider designed by Pininfarina, with the famous Dino V6 that also powers the Dino 246 GT and the Lancia Stratos, but much "civilized". More powerful than the 2000, the 2400 is also rare, with 420 made versus over a thousand of the 2000.
Regularly maintained, this car is being offered on sale after a major mechanical overhaul that includes the brakes and the fuel supply system, by the garage de la Poste, in Vésinet. Very meticulous maintained, its owner has given this Spider Dino very special care and now the body has a few very minor defects, reflecting his past life, without any apparent corrosion. It's the same for the soft top and the beautiful interior clad in black upholstery. This car comes with its original logbook, invoices, its two sets of keys, as well as the purchase invoice, for the sum of French Francs 34,000! Obviously, this car represents a unique opportunity to acquire a Fiat Dino, in completely original, never restored, condition.

6

Titre de circulation belge
Belgian title
Châssis n° 1426919

• Trois propriétaires, belle présentation d'origine
• Réfection mécanique complète
• Modèle sous-évalué

• *Three owners, in beautiful original condition*
• *Full mechanical overhaul*
• *Undervalued model*

€ 55.000 – 75.000
Sans réserve
No reserve

1972 ALFA ROMEO MONTREAL

Livrée le 10 novembre 1972 par le concessionnaire Alfa Romeo "Tienpont" de Charleroi, cette voiture immatriculée en Belgique n'a connu que trois propriétaires. Aujourd'hui, le compteur affiche 85 000 km et elle a très peu roulé entre 1980 et 2012. En 2013, elle a bénéficié d'un ensemble de travaux concernant la réfection complète du moteur, du système de freinage (disques, étrier, plaquettes), des radiateurs d'eau et d'huile, des silentblocs, des barres stabilisatrices avant et arrière, de la pompe à huile, de l'alternateur et du démarreur. Un dossier de factures atteste des travaux réalisés et, depuis cette remise en état mécanique, la voiture n'a parcouru que 1 000 km.
Cette Alfa Romeo Montreal se trouve dans un très bel état général, dans sa superbe couleur orange Alfa Arancio Metalisado. A l'intérieur, la sellerie et ses moquettes sont superbes et certains détails comme les stickers d'origine apposés sur les fenêtres laissent présager des bons soins apportés par les propriétaires successifs. Cette voiture présente donc l'avantage d'une belle présentation d'origine, complétée d'une mécanique restaurée dans les règles de l'art. Rappelons que, dessinée par Gandini, la Montreal est équipée d'un V8 2,6 litres dérivé de l'Alfa 33, signe indéniable de noblesse. La production s'est limitée à 3 925 exemplaires.

Delivered on November 10, 1972 by the Alfa Romeo dealer "Tienpont" of Charleroi, this car was registered in Belgium and has had only three owners. Currently, the odometer reads 85,000km and it has seen very little usage between 1980 and 2012. In 2013, the car received a series of repairs and overhauls including a complete rebuild of the engine, the braking system (disc, caliper, pads), the water and oil radiators, the rubber mounts, the stabilizer bars for both the front and the rear, the oil pump, the alternator and the starter. A file of invoices certifies the work done and since its mechanical reconditioning, the car has only covered 1,000km.
This Alfa Romeo Montreal is in a very nice original condition, in its superb Alfa orange "Arancio Metalisado" shade. The upholstery and carpets are in superb condition and details such as the original stickers affixed to the windows suggest that good care has been provided by successive owners. The car is in a beautiful original condition, with professionally restored mechanicals. A brilliant design by Marcello Gandini, the Montreal is powered by a 2.6-liter V8, derived from the Alfa 33 racer, which gives the car an undeniable lineage. Production was limited to just 3,925.

7

Carte grise française
French title
Châssis n° AM122*1262

- Bel état de préservation
- Version SS plus puissante
- Voiture sous-estimée

- *Nice state of preservation*
- *Powerful SS version*
- *Underestimated model*

€ 45.000 – 65.000

1976 MASERATI MERAK SS

Cette voiture a été achetée en 1991 par un collectionneur de Maserati qui a, depuis, parcouru un peu plus de 30 000 km au volant. La peinture a été complètement refaite en 1998 par la carrosserie Jorland, à Dijon et, parallèlement, l'intérieur a été remis en état. L'embrayage a été remplacé en 2008. L'ensemble de ces travaux a bien résisté au temps et la voiture offre aujourd'hui une belle présentation, avec une patine séduisante pour la sellerie en cuir gris clair. Elle bénéficie de la deuxième version de tableau de bord, avec ses compteurs ovales, moins extravagant que celui qui venait directement de la Citroën SM, mais rare dans la production. Elle est dotée d'un autoradio lecteur de cassettes Hitachi.
De plus, il s'agit d'une Merak SS, qui dispose donc de la version la plus puissante du V6 quatre arbres 3 litres, à 220 ch. Plus légère que la Bora dont elle est dérivée, la Merak offre des performances intéressantes et présente l'avantage de deux petites places arrière. L'exemplaire que nous proposons est une vraie voiture de collectionneur utilisateur, prête à effectuer encore de nombreux voyages.

This car was purchased in 1991 by a collector of Maseratis, who has since covered a little more than 30,000 km. The paint was completely redone in 1998 by coachmaker Jorland, in Dijon, and, in parallel, the interior has also been restored. The clutch was replaced in 2008. All of this work has withstood time and the car now is in a nice presentation with its light grey leather upholstery in an attractive patina. It boasts the second version of the dashboard with oval counters, rare in the production and less extravagant than the first version which came directly from the Citroën SM. It comes with a Hitachi radio-cassette system.
Moreover this is a Merak SS featuring the most powerful version of the V6, with four overhead camshafts for the 3.0-liters unit, 220bhp. Lighter than the Bora, from which it is derived, the Merak offers interesting performance and has the advantage of two small seats at the rear. The car on offer is a true collector car, yet ready to take to the road.

8

Carte grise française
French title
Châssis n°
AM116/47/1094
Moteur n°
AM116/47/1094

• Belle présentation
• Direction assistée, climatisation
• Moteur 4,7 litres, options désirables

• Beautiful condition
• Power steering, air-conditioning
• 4.7-liter engine, with desirable options

€ 65.000 – 80.000

1971 MASERATI INDY 4.7L AMERICA

Cette Maserati Indy a été achetée en 1990 par son actuel propriétaire, juste avant sa Merak SS, que nous sommes heureux de présenter dans cette vacation. Depuis, cette voiture a bénéficié de travaux mécaniques, comme la réfection du moteur et de l'embrayage en 1991, le remplacement des amortisseurs et du pont arrière (par un pont refait) en 2003. Sur le plan esthétique, la peinture a été refaite en 2009 et, à la même époque, la sellerie et le tableau de bord ont été complètement restaurés. Il s'agit d'une rare version dotée du moteur 4,7 litres, la plupart des Indy étant équipées du 4,2 litres. Elle dispose donc de 290 ch, ce qui lui permet une vitesse de pointe de 260 km/h. Ce noble V8 quatre arbres conçu par Giulio Alfieri était dérivé de celui de la Maserati 5000 GT, lui-même issu de celui de la 450 S. Il équipait également la célèbre Ghibli. Nous avons noté qu'une erreur administrative sur la carte grise indique 094 et non 1094 pour le numéro de série.
Dessinée par Vignale, la Maserati Indy présente l'avantage d'une carrosserie pouvant loger quatre personnes, avec une vitre arrière inclinée servant de porte de coffre. De plus, l'exemplaire que nous présentons est équipé d'une rare climatisation et d'une assistance de direction ZF, qui était disponible en option.
C'est une voiture très utilisable, qui mêle performances élevées, prestige, élégance et, dans ce cas, belle présentation.

This Maserati Indy was purchased in 1990 by its current owner, just before he bought his Merak SS, which we are pleased to offer in this auction too. Since then the car benefited from mechanical works, such as repairs to the engine and the clutch in 1991, the replacement of the shock absorbers and the rear axle (with a remade one) in 2003. Aesthetically, the paint has been re-sprayed in 2009 and, at the same time, the upholstery and the dashboard were also completely restored. This is a rare version powered by the 4.7-liter engine, most Indy being equipped with a 4.2 liter. It develops 290bhp, which gives the car a top speed of 260 km/h. This noble V8 with double overhead camshaft was designed by Giulio Alfieri and was derived from that of the Maserati 5000 GT, which in turn was derived from the 450 S. This engine was also fitted to the famous Ghibli.We have noted that an administraters mistake gives 094 instead of 1094 as the serial number on the title. Designed by Vignale, the Maserati Indy has the advantage of a body that can accommodate four people comfortably, with a rakish fastback rear window that also doubles as a tailgate. Additionally, the car on offer is equipped with the rare air-conditioning system and the optional ZF power steering.
This very usable car combines high performance, prestige, elegance and, in this case, beautiful condition.

9

Carte grise française
French title
Châssis n°
ZA9C005A0KLA12589

• Modèle rare
• Trois propriétaires seulement, faible kilométrage
• Belle présentation
• Performances extrêmement élevées

• Rare model
• Three owners only since new, low mileage
• Beautiful condition
• Extremely high performance vehicle

€ 250.000 – 300.000

1989 LAMBORGHINI COUNTACH 25E ANNIVERSAIRE

Cette voiture a été vendue neuve en France à un M. Thomasson, qui l'a immatriculée le 12 mai 1989 et l'a revendue alors qu'elle n'affichait que 2 500 km, en vue d'acquérir une Diablo. Elle a été alors achetée par un M. Thibaut, qui l'a lui-même cédée en 2004 à l'actuel propriétaire, alors que le compteur n'affichait que 23 000 km d'origine. Depuis, elle a bénéficié de différents travaux: en 2004, pose d'un embrayage renforcé, complet avec récepteur (travaux effectués à la concession de Cahors); en 2010, remplacement du boîtier électronique (fourni par Automobile TS), de la bobine d'allumage, de divers relais, de la tête de distributeur et des bougies; en 2011, pose de deux conduites d'huile renforcées (P3 Automobiles); en 2014, remplacement du maître-cylindre de freins; en 2015, réfection des freins (plaquettes, étriers) et remplacement de soufflets de cardans. Par ailleurs, les niveaux et vidanges ont été effectués régulièrement. La voiture est accompagnée de son carnet d'entretien et de son manuel de bord. Toujours conservée avec soin, de teinte rouge avec sellerie chamois, elle est aujourd'hui dans un superbe état de présentation. Le compteur affichait 33 194 km lors de notre examen.
Il s'agit d'une version particulièrement désirable car, produite pour célébrer les 25 ans de la marque, la "25e Anniversaire" correspond à la dernière version de Countach, la plus aboutie, juste avant le lancement de la Diablo. Née en 1974, la Countach offrait une ligne spectaculaire signée Marcello Gandini et recevait le V12 Lamborghini en position longitudinale, d'abord en version 4 litres, puis 4,7 litres pour la LP 500 S et enfin 5,1 litres pour les 5000 QV et 25e Anniversaire.

This car was sold new in France to a certain Mr. Thomasson, who registered it on 12 May 1989 and sold it when the odometer showed just 2,500km, to acquire a Diablo. The car was then purchased by a certain Mr. Thibaut, who sold the car in 2004 to the current owner, when the counter showed just 23,000km since new. Since then the car has received various attention: in 2004, it got a reinforced clutch, complete with housing (the work was carried out by the Lamborghini dealer in Cahors).In 2010, the control unit (supplied by Automobile TS) of the ignition coil, various relays, the dispenser head and spark plugs were replaced. In 2011 two reinforced oil lines were installed (by P3 Automobiles). In 2014, the brake master cylinder was replaced and in 2015 the brakes were repaired (pads, calipers) and the universal joint bellows were replaced. Furthermore, oil level checks and changes were performed regularly. The car comes with its service and owner manuals. Always carefully preserved, red in color with beige upholstery, the car is in great condition. The odometer showed 33,194km when we saw the car.
This particularly desirable version was produced to celebrate the 25 years of the brand. The "25th Anniversary" is the last evolution of the Countach, the most complete, just before the launch of the Diablo. Launched in 1974 for series production, the Countach had a spectacular design signed by the redoubtable Marcello Gandini, and was powered by Lamborghini's legendary V12, placed longitudinal, at first with 4-liters version, followed by the 4.7-liters for the LP 500 S and then 5.1-liters for the 5000 QV and the 25th Anniversary.

Ce moteur permettait à ce bolide de frôler 300 km/h et de passer de 0 à 100 km/h en 4,7 secondes, chiffres qui, encore aujourd'hui, ne sont atteints que par un club très fermé d'automobiles de haut niveau. Cette brillante mécanique s'accompagnait de modifications esthétiques spécifiques à cette version, dont des prises d'air plus volumineuses permettant de remédier aux faiblesses de refroidissement. Pour transmettre la puissance au bitume, cette Countach recevait les pneus de série les plus larges du marché.
Ce modèle rare, produit à 650 exemplaires, est particulièrement désirable sous la forme que nous présentons, avec seulement trois propriétaires, un historique d'entretien suivi et une très belle présentation.
Nous remercions Gilles Dudognon pour la mise à disposition de son Relais & Château La Chapelle Saint Martin (Nieul près Limoges) pour la séance photo.

This powerpack gave the meteorite a top speed of 300 km/h and acceleration time of 4.7 seconds for 0 to 100 km/h sprint, figures that, even today, are achieved by a very exclusive club of very high level supercars. This brilliant engine was complemented by specific aesthetic changes to this version, including larger air intakes for more effective cooling. To transmit power to the tarmac, the Countach received the widest set of tires in the market then.
This rare model, produced at just 650 examples, with only three owners, a maintenance history that has been properly tracked and in beautiful condition, is particularly desirable.

10

Carte grise française
French title
Châssis n° 4301241

• Etat d'origine rare
• GT de haut niveau
• Modèle rare, 455 exemplaires produits

• Rare original condition
• High level GT
• Rare model, 455 examples produced

€ 100.000 – 150.000

Première main, 68 584 km / *One owner, 68 584 km*

1980 BMW M1

Inspirée du concept car BMW Turbo présentée en 1972 et dessinée par Giugiaro, la BMW M1 est la première à porter le fameux "M" de BMW Motorsport. S'agissant au départ d'une spéciale d'homologation (en Groupe 4), elle est conçue sous la responsabilité du département compétition, alors dirigé par Jochen Neerspach. La carrosserie est en fibre de verre et la voiture reçoit un six-cylindres 3,5 litres central dérivé de celui des coupés CSL, avec culasse 24 soupapes et lubrification par carter sec. Dévoilée au Salon de Paris 1978, elle apparaît comme une machine de grand tourisme de haut niveau. L'étonnante particularité de l'exemplaire que nous présentons est qu'il s'agit d'une... première main ! Cette voiture a été achetée neuve par un chirugien-dentiste, auprès du garage Bever, concessionnaire BMW de Besançon qui avait dû passer par le concessionnaire BMW de Nancy, habilité à commander une M1. Le propriétaire, passionné d'automobile sportive, s'est assez peu servi de la voiture, mais a continué à la faire rouler jusqu'en 2006. Son dernier contrôle technique était valable jusqu'en 2007 et, aujourd'hui, le compteur n'affiche que 68 584 km d'origine. Cette BMW M1 a probablement été repeinte il y a de nombreuses années dans sa belle teinte bleue et semble très bien préservée, avec ses autocollants d'origine. L'intérieur est correct, la sellerie en cuir et tissu présentant une patine inimitable. La roue de secours semble n'avoir jamais servi. Avec une production de 455 exemplaires, la BMW M1 est une voiture rare. En première main, elle l'est encore plus.

Ce lot est vendu avec le concours de l'étude Chayette Cheval et sera porté au procès-verbal de cette étude. Tél : +33(0)1 47 70 56 26

Inspired by the BMW Turbo concept car designed by Giugiaro and presented in 1972, the BMW M1 was the first to carry the famous « M » of BMW Motorsport. It was designed as a homologation special (in Group 4), under the direction of the competition department, run at that time by Jochen Neerspach. The car had a fibreglass body and a six-cylinder 3.5-litre mid-positioned engine derived from that of the CSL coupés, with a 24-valve cylinder head and dry sump lubrication. Unveiled at the 1978 Paris Motor Show, it made its appearance as a top-level GT machine.
The extraordinary feature of the example on offer is that it is a ...one owner car ! It was bought new by a dental surgeon, from the Bever garage, the BMW dealership in Besançon, via the dealership in Nancy that had the authority to order an M1. The owner, a genuine sports car enthusiast, used it sparingly, keeping it on the road until 2006. The last MOT was valid until 2007 and today the odometer records just 68 584 km from new. This BMW M1 was probably repainted its stunning blue hue some years ago and appears to be in very well preserved condition, still retaining the original stickers. The interior is correct, and the fabric and leather upholstery displays an inimitable patina. The spare wheel appears never to have been used. With just 455 examples produced, the BMW M1 is a rare car. A one-owner example is even more so.

This lot is being sold in conjunction with the auctioneers Chayette Cheval and will be recorded in their results. Phone : +33(0)1 47 70 56 26

11

Carte grise française
French title
Châssis n°
ZFFGJ34B000089385

• Supercar mythique
• La Ferrari des 40 ans de la marque
• 8 510 km d'origine, sortant de révision

• Legendary supercar
• The marque's 40th anniversary Ferrari
• 8510 km from new, recently serviced

€ 900.000–1.100.000

Deuxième main, 8 510 km d'origine / *Two owners and 8 510 km from new*

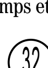
1991 FERRARI F40

La dernière : la F40 est la seule à pouvoir se prévaloir d'être la dernière Ferrari dévoilée du vivant d'Enzo Ferrari. En septembre 1987 au Salon de Francfort est en effet présentée celle qui célèbre le quarantième anniversaire de la marque. Un an plus tard, le Commendatore s'éteint à Modène et la F40 devient une icône. La production est initialement limitée à 400 exemplaires mais, devant la forte demande, ce chiffre passe à 1 311 exemplaires produits entre 1987 et 1992, tous en conduite à gauche et de teinte Rosso Corsa. Véritable voiture de piste aménagée pour la route, la F40 réunit tous les superlatifs. Son V8 de 3 litres double turbo, dérivé de celui de la 288 GTO, développe près de 500 ch et sa coque composite mêlant acier, fibre de carbone et Kevlar est assemblée selon un procédé avant-gardiste. Avec son aérodynamique particulièrement travaillée, elle est la première voiture de série à franchir la barre des 200 mph (322 km/h).
La F40 que nous présentons est exceptionnelle par son faible kilométrage. Immatriculée pour la première fois en Allemagne le 1er juillet 1991, elle a été achetée en juillet 2011 par son actuel propriétaire, qui nous a indiqué qu'il s'agissait alors d'une première main. Le compteur n'affichait que 5 800 km et, depuis, la voiture a peu roulé puisqu'elle indiquait 8 507 km lors de sa dernière révision, effectuée en avril 2015 chez Modena Sport. A cette occasion, la distribution a été refaite et la pompe à eau remplacée, de même que les écrous de moyeux de roues arrière. Les travaux totalisent plus de 7 000 €, selon la facture qui est jointe au dossier.

The very last: the F40 has the distinction of being the last Ferrari to be unveiled during Enzo Ferrari's lifetime. This was the model presented in September 1987 at the Frankfurt Motor Show in celebration of the marque's 40th anniversary. One year later Il Commendatore died in Modena and the F40 became an icon. Initial production was limited to 400 but faced with strong demand, the number of examples built between 1987 and 1992 rose to 1 311, all left-hand drive and all painted Rosso Corsa. The F40 was basically a race car for the road, and attracted all the superlatives. The 3-litre twin-turbo V8 engine, derived from the 288 GTO engine, produced close to 500 bhp and the composite shell of steel, carbon fibre and kevlar, was assembled according to a highly innovative procedure. With advanced aerodynamics, it was the first production car to exceed 200 mph.
The F40 on offer has exceptionally low mileage. It was first registered in Germany on 1 July 1991, and the current owner has informed us that it was a one-owner car when he bought it in July 2011. At that time the odometer recorded just 5 800 km and the car has hardly been used since: the mileage was recorded at 8 507 km when it was last serviced by Modena Sport in April 2015. At this point the valve gear was refurbished and the water pump replaced, as were the nuts on the rear wheel hubs. The bill for this work, in the file that comes with the car, came to over 7 000 €.

Vu sa faible utilisation, cette Ferrari F40 est en très bel état d'origine, certains revêtements en carbone étant encore sous leur plastique d'origine. Les pneus Pirelli sont en bon état. A l'intérieur, les harnais Sabelt ont été remplacés au moment de l'achat par son actuel propriétaire, les sièges baquets d'origine étant bien préservés. La voiture est accompagnée de sa housse et sa pochette contenant la traditionnelle lampe de poche, le manuel de conduite et le carnet comportant les adresses du réseau.
Un essai en compagnie du propriétaire a révélé le parfait fonctionnement de cette machine, très impressionnante et redoutable d'efficacité sur les petites routes du centre de la France. Malgré son âge, la F40 reste une des supercars les plus impressionnantes de son temps et cet exemplaire ayant peu roulé en est un des meilleurs exemples.

This Ferrari, having been used so sparingly, is presented in superb original condition, with plastic still covering some of the carbon coatings. The Pirelli tyres are in good condition. Inside, the Sabelt harnesses were replaced when the current owner bought the car, and the original bucket seats have been well preserved. The car comes with its cover as well as its wallet containing the traditional pocket light, owner's manual and network booklet.
A test-drive with the owner revealed that the car runs perfectly, performing with impressive efficiency on the small roads in the middle of France. Despite its age, the F40 remains one of the most imposing supercars and this little-used example must be one of the best.



12

Carte grise française
French title
Châssis n°
ZFFWA20B000064833

• Deuxième main
• Entretien suivi
• Une des meilleures Ferrari V8

• *Second owner*
• *Well maintened*
• *One of the best Ferrari V8s*

€ 50.000 – 70.000
Sans réserve
No reserve

1986 FERRARI 328 GTS

Livrée neuve en France par les Établissements Pozzi, cette voiture a été achetée en 1989 par son deuxième propriétaire, qui la détient encore aujourd'hui. Entretenue très régulièrement, comme en attestent les factures rangées avec le carnet d'entretien et le manuel d'utilisation dans leur belle pochette en cuir, elle affiche 89 000 km. Grâce à ces soins, elle est bien préservée et se présente dans un bel état, sans trace de choc apparente. On remarque simplement quelques rajouts de couleur aux angles des pare-chocs et, par ailleurs, le toit amovible a été peint en rouge, dans un souci d'élégance afin de ne pas "couper la ligne" comme se plaisait à le dire son propriétaire. L'intérieur en cuir noir est dans un état remarquable et ne porte pas de trace d'usure particulière, non plus que les moquettes et le volant habillé de cuir. A noter que la voiture est accompagnée de sa trousse à outil complète et de son cric d'origine, ainsi que d'un deuxième échappement.
Lors de notre essai, cette 328 GTS nous a donné entière satisfaction. Démarrant au quart de tour, son fabuleux V8 prodigue toujours le même son envoûtant, tout en montant bien en régime sur chaque rapport. La boîte de vitesse ferme et précise complète le châssis et les trains roulant d'une efficacité remarquables. Avec sa ligne exceptionnelle, la 328 GTS est sans nul doute l'une des meilleures productions de Maranello à moteur V8. En deuxième main bien préservée, elle n'en est que plus désirable encore.

Delivered new in France by Établissements Pozzi, this car was purchased in 1989 by its second owner, who still owns it today. It was very regularly maintained, as can be seen by the invoices coming with the service and user manuals in their beautiful leather pocket. The odo displays 89,000 km. The car is indeed well preserved and comes in a beautiful state, with no apparent trace of impact. We just noticed a few touch-ups of color at the corners of the bumper. The removable roof has been painted red for the esthetic, the owner did not want to "cut the design". The black leather interior is in remarkable condition and shows no signs of wear, nor does the carpet and the leather steering wheel. The car comes with its complete tool kit and original jack, as well as a second exhaust.
During our test drive, this 328 GTS gave us complete satisfaction. Starting like clockwork, the car's fabulous V8 with its lavish, but mesmerizing sound sang its song as we changed gears. The gearbox behaved impeccably as did the firm
chassis and running gear. With its unique design, the 328 GTS is without doubt one of the best Maranello production V8s ever. Counting two owners from new and well preserved, this particular car is all the more desirable.

13

Carte grise française
French title
Châssis n° 02244

• Entre les mêmes mains depuis 1978
• Voiture française d'origine
• Chef-d'œuvre esthétique

• In the same hands since 1978
• Original French car
• Aesthetic masterpiece

€ 250.000 – 300.000

1971 DINO 246 GT SÉRIE E

Lorsqu'il s'installe au mois d'avril 1972 à l'hôtel Georges V, à Paris, la Dino 246 GT de couleur 'rosso chiaro' attend son nouveau propriétaire, Juan Antonio Victorica E Yillera, un aristocrate espagnol, chez l'importateur Ch.Pozzi depuis le mois de décembre 1971 ! Ce dernier en avait passé commande au New York Garage d'Antibes, lors d'un séjour sur la côte d'Azur. Un mois plus tard, le 18 mai 1972, il quitte Paris et la Dino est reprise par l'importateur Pozzi. Elle est alors achetée par un chirurgien de la région d'Amiens qui en confie régulièrement l'entretien à Pozzi : une première grosse révision est réalisée en avril 1973, alors que la voiture totalise 18 000 km. Elle y revient un an plus tard avec 32 000 km et la boite de vitesse bloquée. Cette dernière sera remplacée gracieusement en échange standard. Puis, cette Dino va de nouveau changer de mains à quatre reprises entre septembre 1974 et octobre 1978, date à laquelle son actuel propriétaire en fait l'acquisition.
Nous sommes en présence d'un exemplaire sorti d'usine en Juillet 1971 et français d'origine, entre les mains du même propriétaire depuis plus de 35 ans ! A ce titre, elle a été régulièrement entretenue, la mécanique étant confiée au même mécanicien depuis de nombreuses années. Le radiateur a été remplacé en 2010, parallèlement à la remise en état du circuit de refroidissement, l'embrayage a été remplacé en 2014. La carrosserie a bénéficié d'une peinture neuve il y a une quinzaine d'années. Aujourd'hui, la carrosserie est bien alignée, saine et offre une patine sympathique. La voiture dispose de phares profilés sous Plexiglas, équipement dont elle bénéficiait déjà en 1978. La sellerie en cuir noir et les moquettes rouges ont été refaits en 1991. L'habitacle est équipé de son autoradio Radiomobile Stéréo 8 d'origine et d'un volant accessoire. Par ailleurs, la voiture est dotée d'une housse, de son cric et de son manuel d'utilisation d'origine.

In April 1972, when Juan Antonio Victorica E Yillera, a Spanish aristocrat and the new owner of the Dino 246 GT 'rosso chiaro', moved to the Georges V Hotel in Paris, the car had been waiting for him since December 1971 at the Ferrari dealership Ch.Pozzi's ! The car had actually been ordered at the New York Garage of Antibes while he was staying on the French Riviera. A month after his arrival in Paris, on 18 May 1972, he left town and Pozzi took back the car. It was then purchased by a surgeon of Amiens region who regularly entrusted the maintenance to Pozzi. A first important service was done in April 1973, when the car had 18,000 km. It returned to Pozzi a year later with 32,000 km and a blocked gearbox which was graciously replaced with a standard exchange part. The Dino then changed hands four times between September 1974 and October 1978, when its current owner acquired it.
This car leaved the factory in July 1971, has a French origin and has been in the hands of the same owner for more than 35 years! As such it has been regularly maintained, with work carried out by the same mechanic for many years. The radiator was replaced in 2010, at which time the cooling system was renewed and the clutch was replaced in 2014.The bodywork benefitted from new paintwork some fifteen years ago. Today, the coachwork is straight and sound and displays a nice patina. The car has plexiglass covered headlights, which the model already benefitted from in 1978. The black leather upholstery and red carpets were renewed in 1991. The passenger compartment boasts the original Radiomobile Stéréo 8 radio and has a non-original steering wheel. Additionally, the car has a cover, a jack and the original owner's manual.

La Dino 246 GT reste un chef-d'œuvre esthétique reconnu. Avec son V6 compact en position centrale, c'est une voiture vive et agile, d'un tempérament résolument sportif. En complément des sensations qu'elle procure au volant, elle offre une satisfaction esthétique de tous les instants. Elle en est d'autant plus désirable quand elle offre une provenance telle que celle que nous proposons, entre les mêmes mains depuis aussi longtemps.

The Dino 246 GT remains a renowned aesthetic masterpiece. With its compact centrally positioned V6 engine, it is a lively and agile car, with a resolutely sporty temperament. Its all-round aesthetic appeal adds to the enjoyment to be had behind the wheel. The car becomes even more desirable with a provenance such as this, having been in the hands of the same owner for such a long time.

14

Titre de circulation italien
Italian title
Châssis n°135213

- Un collector Ferrari
- Ex Jean Todt
- Un des rares exemplaires gris

- *Future classic Ferrari*
- *Jean Todt provenance*
- *A rare silver version*

€ 185.000 – 235.000

Ex. Jean Todt

2003 FERRARI 360 CHALLENGE STRADALE

La Challenge Stradale était destinée à offrir les performances d'une véritable voiture de courses à une routière. Grâce à l'expérience acquise lors des Challenge Ferrari et des courses FIA GT, les techniciens Ferrari développèrent des solutions qui rendirent la Challenge Stradale unique. Ses liens étroits avec la course sont renforcés par un poids considérablement réduit, les spécifications du moteur, l'aérodynamisme, le système de freinage et une boite de vitesse héritée de la F1. Elle se distingue de la 360 standard par ses freins carbone issus de l'Enzo, ses suspensions réglées pour une utilisation sur circuit, un gain aérodynamique, un poids réduit, plus de puissance et une boite de vitesse améliorée pour une utilisation sur circuit.
La voiture que nous présentons a tout d'abord été immatriculée par Ferrari et devint voiture personnelle de son directeur sportif, Jean Todt. Un email de Ferrari confirmant ce détail sera ajouté au dossier de la voiture. Il s'agit de l'un des rares exemplaires avec une combinaison de couleur gris intérieur bleu. Son kilométrage actuel affiche 22 000 km. La voiture n'a jamais été utilisée en course et est restée stockée pendant les cinq dernières années. Elle a récemment subit une importante révision d'environ 10 000 €, incluant un remplacement de la courroie et des pneus. Il s'agit sans aucun doute d'une voiture d'avenir, les Ferrari de courses ayant déjà la primauté sur leurs sœurs de route.

The Challenge Stradale was intended as a road car that provided the performance of a true racing car. Experience gained from the Ferrari Challenge International Championships and the FIA GT races allowed Ferrari technicians to develop solutions that make the Challenge Stradale really unique. This strong link to racing is underlined by a significant weight reduction, its engine set up, aerodynamics, braking system and F1 style gearbox. Other differences to the standard 360 were carbon brakes taken from the Enzo, suspension set up for track use, aerodynamic gains, weight reduction, more power and upgraded gearbox software for track use.
This particular car was first registered by Ferrari, and was assigned as the personal car for the sporting director Jean Todt. There is a copy of an email from Ferrari confirming this in the file. The colour combination of silver with a blue interior is very rare and the current mileage is 22,000 km. The car has never been raced and has been stored for the last five years. It has recently undergone a major service costing € 10,000, that included changing the cam belt and new tyres.
This is surely a car for the future as the Ferrari race cars already have a high premium over their road car siblings.

15

Titre de circulation italien
Italian title
Châssis n°1773518

• La voiture de Oui-Oui
• Idéale pour la Côte d'Azur
• Attire toute l'attention sur son passage

• *Noddy's car!*
• *Great car for the Côte d'Azur*
• *Will command attention everywhere*

€ 22.000 – 28.000
Sans réserve
No reserve

1968 FIAT 500 GAMINE VIGNALE

La « Gamine » a été créée sur une base de Fiat mais a en réalité produite par Vignale dont le nom lui fut donné. Conçue par Alfredo Vignale lui-même, elle est dotée d'un moteur de Fiat 500 Sport développant 21,5 cv. Disponible en une seule version elle a une carrosserie sportive de roadster biplace. Le modèle de la « Gamine » engendra des problèmes financiers à Vignale qui entraineront Alfredo Vignale à vendre la son entreprise à de Tomaso.
La voiture que nous présentons a été restaurée en 2005 et se présente dans sa livrée rouge et son intérieur en skaï noir. Elle est parfaitement utilisable et très agréable à conduire. Produite à seulement 200 à 300 exemplaires, il s'agit donc d'une voiture particulièrement rare. Son design est probablement familier puisqu' il fut copié quasiment à l'identique pour la voiture de Oui-Oui.

The "Gamine" was based on a Fiat but was produced by Vignale and therefore given the Vignale name. Designed by Alfredo Vignale himself, it used the 21.5 hp Fiat 500 engine from the Fiat 500 Sport. With just one version available, it featured a sporty roadster body fitted with two-seats. Ultimately the "Gamine" caused Vignale financial troubles that led Alfredo Vignale to sell the company to de Tomaso.
This particular car was restored in 2005 in red and black vinyl. It is perfectly usable and delightful to drive. Moreover it is a very rare car as only around 200-300 examples were produced. The design is probably very familiar as it was copied almost exactly for Noddy's car!

16

Titre de circulation italien
Italian title
Châssis n°466048

• Fait tourner les têtes partout où elle passe !
• Toit ouvrant
• Belle restauration

• *Turns heads wherever it goes*
• *Sunroof for sunny days*
• *Nice restoration*

€ 20.000 – 25.000
Sans réserve
No reserve

1959 BMW ISETTA

Cette BMW Isetta, sortie d'usine en 1959, est particulièrement bien terminée dans cette combinaison de couleurs bleu ciel et crème que l'on retrouve dans son intérieur en cuir et tissu bleu assorti. Elle a reçu une plaque dorée ASI italienne en récompense de son excellente restauration réalisée en 2011. L'Isetta attire une telle attention sur son passage que son actuel propriétaire, un collectionneur de supercars, l'utilise davantage que ses voitures plus extravagantes lors de ses déplacements sur le Rocher. Voiture fiable et superbement restaurée, elle est aussi très amusante à conduire.

This BMW Isetta was born in 1959 and is wonderfully finished in a sky blue /cream white colour combination and a matching blue leather and fabric interior. It has a sunroof for sunny days. The car has been awarded with an Italian gold ASI plaque for its excellent restoration which was finished in 2011. The Isetta is such a cute vehicle it attracts a tremendous amount of attention wherever it is driven and therefore, while he owns many supercars, the vendor tends to use this little car to go to events in Monaco instead of his rather more extravagant cars. Very reliable and superbly restored, this is also a very entertaining car to drive.

17

Carte grise française
French title
Châssis n° 2628
Moteur n°1028

• Dans la même famille depuis 1953
• Etat d'origine émouvant, sortie de grange
• Un des moins de 10 exemplaires survivants
• Châssis court (2m), deux magnétos

• In the same family since 1953
• A barn find, in poignant original condition
• One of fewer than ten surviving models
• Short chassis (2m), twin magnetos

€ 150.000 – 250.000
Sans réserve
No reserve

Un des 25 Type 13 deux magnétos livrés neufs en France / *One of 25 Type 13 twin magneto models delivered new in France.*

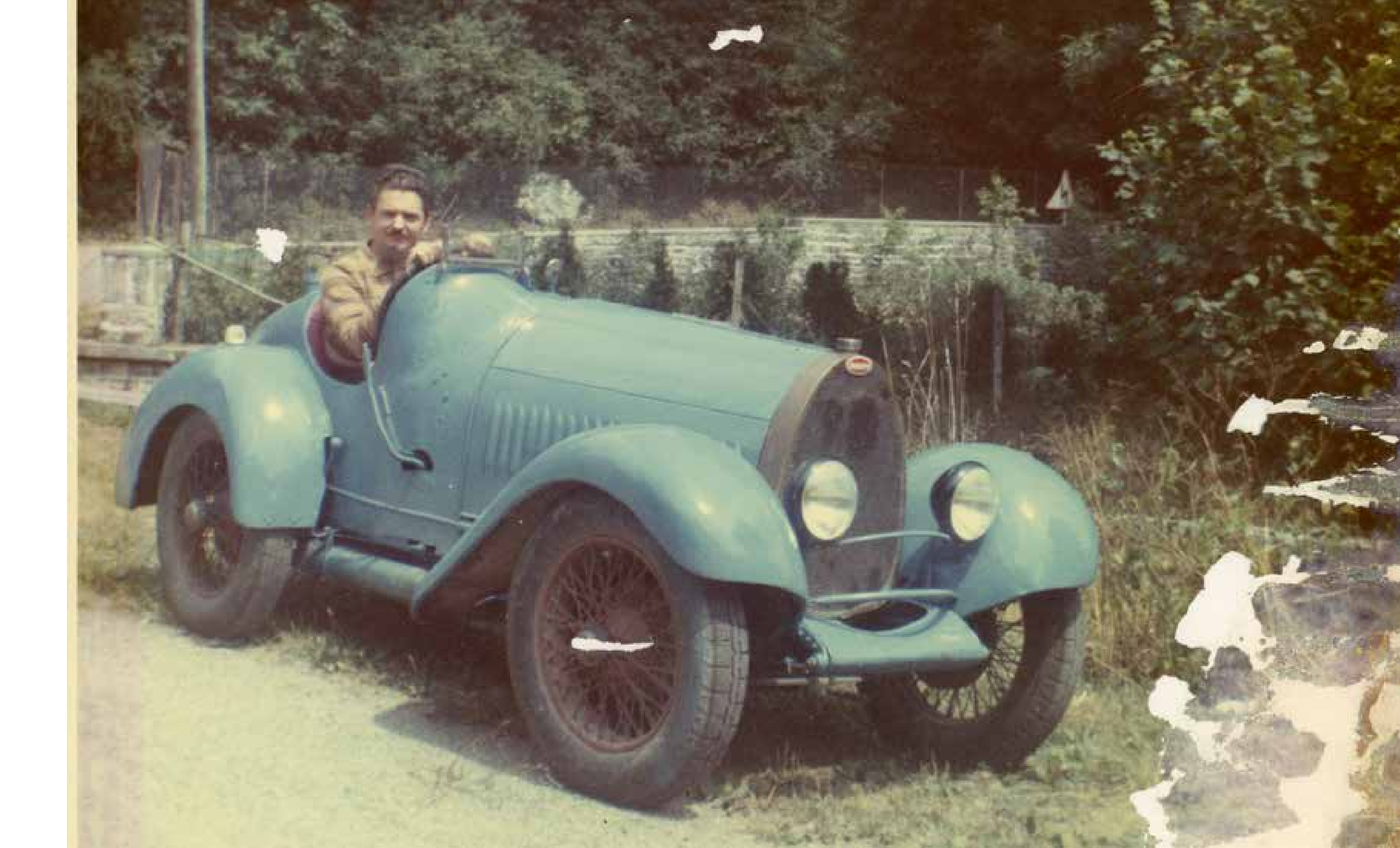
1925 BUGATTI TYPE 13 'BRESCIA' CARROSSERIE MARON-POT ET CIE

Les Bugatti Sport et Course seize soupapes

De 1920 à 1923 sont produites les première « 16 Soupapes » dont les châssis furent numérotés de 900 à 1611. Parmi ces voitures, se détachent quelques rares modèles de course. Nous avons parcouru les Registres de ventes de l'Usine et avons pu identifier environ 30 Type 13 de course et 20 Type 22 et Type 23 de course. La majorité de ces véhicules sont les premières vraies « Brescia » équipées de moteurs à roulements à billes. Il en resterait seulement 4 ou 5 en existence : les châssis 1318-1323-1398-1528 et 1573 (liste non exhaustive). De 1923 à 1925 entre en production industrielle le nouveau modèle « Brescia » dont les châssis sont numérotés de 1612 à 2906. Toutes ces voitures ont désormais le boitier de direction inclus dans le carter moteur. Au milieu de cette liste de plus de mille deux cent véhicules, se détachent de petites unités de voitures « Type 13 à deux magnétos ». Elles ne sont pas toutes des voitures de course, car certaines seront habillées de petites caisses sport deux places avec ailes laissées à l'inspiration des carrossiers. Certaines Type 22 et Type 23 seront également équipées de deux magnétos, voitures sport ou course, mais elles sortent du cadre de notre étude. Les Registres de vente Bugatti nous renseignent sur environ 22 voitures Type 13 deux magnétos et 7 voitures à une magnéto en 1923. En 1924, seulement 19 voitures Type 13 deux magnétos sont construites et environ 40 en 1925. La lecture approfondie des documents d'usine laisse entrevoir que pour la première série « 900-1611 », parmi les 50 voitures de course, une majorité est vendue à des pilotes amateurs français.
Concernant les « Brescia » série 1612-2906, plus de la moitié des « Type 13 deux magnétos » est livrée en Italie. Bien rares sont les voitures vendues neuves en France. Elles ne sont pas plus de 2 en 1923, moins de 10 en 1924 et une petite vingtaine en 1925. Au total sur une production d'environ 80 Type 13 deux magnétos, dont 25 en France,

The 16-valve sports and racing Bugattis

The first '16-Valve' cars were built from 1920 to 1923, with their chassis numbered from 900 to 1611. Among these cars, a few rare racing models stand out. We went through the factory sales records and were able to identify some 30 Type 13 racing models, as well as 20 Type 22 and Type 23 racing models. The majority of those cars are the first true "Brescias" fitted with a ball bearings engine. Only four or five are thought to remain in existence: chassis numbers 1318-1323-1398-1528 and 1573 (this list may be incomplete). From 1923-25 the new 'Brescia' model went into industrial production, bearing the chassis numbers 1612 to 2906. All these cars now had their steering box integrated into the crankcase. In the midst of this list of more than 1200 cars, a handful of 'Type 13 twin magneto' models stand out. Not all of them were racing models, as some received two-seater sports bodywork with wings, freely imagined by the coachbuilders. Some Type 22 and 23 cars, both sports and racing versions, were also equipped with twin magnetos, but these fall outside the scope of this study. The Bugatti sales ledgers provide us with information on approximately 22 twin magneto Type 13's, and seven single magneto cars in 1923. In 1924, only 19 'Type 13 twin magneto' models were built, and 40 or so in 1925. A careful examination of the works records suggests that, for the first series (900-1611), of the 50 racing models, the majority were sold to amateur French racing drivers. As regards the 'Brescia's' of the 1612-2906 series, more than half of the twin magneto Type 13's were delivered to Italy. Cars sold new in France were much less common: just two in 1923, fewer than 10 in 1924 and scarcely 20 in 1925. Out of a total production of 80 'Type 13 twin magneto' cars, 25 of them in France, no more than ten survive today, with the chassis numbers 1631-1775-1987-2072-2111-2275-2282-2365-2368 and 2628 (this list may be incomplete).



il ne subsiste pas plus qu'une dizaine de véhicules: il s'agit des châssis numéros 1631-1775-1987-2072-2111-2275-2282-2365-2368 et 2628 (liste non exhaustive).
Parmi les voitures livrées à Paris se trouve une petite série de 9 voitures livrées au Magasin du 116 avenue des Champs Elysées début 1925 puis une série de 3 en juillet et enfin 4 dernières « type 13 deux magnétos » en août et septembre 1925. Le Châssis 2628 fait partie de la toute dernière série : châssis 2627 à 2630. Il est livré au magasin parisien le 26 août 1925 avec le véhicule châssis 2627. La plaque parisienne attribuée au Type 13 châssis 2628 porte le numéro 7242 U 7. Cette plaque minéralogique peut être celle de 1925 ou dater de 1926 au plus tard. La Bugatti est livrée en châssis à Paris pour être carrossée par l'atelier de Maron, Pot et Cie à Levallois-Perret. En 1925, plusieurs carrossiers se sont spécialisés dans l'habillage des châssis Bugatti « Seize Soupapes » et « Brescia ». Lavocat et Marsaud a déjà réalisé des carrosseries sport deux places sur les premières Type 13 Brescia de 1921 et continuera jusqu'en 1926. La Carrosserie Profilée, liée économiquement à Bugatti n'est pas en reste et Maron-Pot et Cie propose des modèles sport dans un style équivalent. Seul Figoni ne semble pas encore habiller les châssis courts Brescia.

Une histoire bourguignone
En 1931, la petite Type 13 Sport que nous présentons à la vente quitte la capitale pour découvrir la Bourgogne et s'y installer durablement. Le 23 juin 1931, le véhicule est immatriculé dans le département de la Côte d'Or sous le numéro 5072 DU 1.
Elle devient alors la propriété de Lucien Meriel, avenue Thiers à Beaune. Il garde ce véhicule pendant 6 ans et le cède le 22 avril 1937 à un dénommé Jean Barolet, domicilié sur la « base aérienne 102 à Ouges » près de Longvic. Cette base accueille plusieurs escadres de chasse et d'observation dans les années trente. Un de ses parents proche se souvient que J.Barolet, né en 1909, faisait partie du personnel rampant de la base. Il prit sa retraite dans le midi, mais repose dans le petit village de Saint Romain à soixante kilomètres de Dijon.
Soustraite sans doute par Barolet à la convoitise de l'occupant pendant la guerre, la petite Bugatti réapparait entre les mains d'un amateur bourguignon au tout début des années cinquante. Jean Terrillon, propriétaire terrien dans le petit village de Oigny, est issu d'une famille bourgeoise implantée dans la commune depuis la révolution. Sa

Among the cars delivered in Paris was a small series of nine cars, consigned to the dealership at 116, avenue des Champs-Elysées at the beginning of 1925, followed by three cars in July and finally four of the last 'Type 13 twin magneto' models in August/September. Chassis number 2628 was part of this final series, comprising chassis 2627 to 2630. It was delivered to the Parisian dealership on 26 August 1925, together with chassis number 2627. The Paris registration assigned to chassis number 2628 bore the number 7242 U 7. This licence plate dates from 1925 or, at the latest, 1926. The Bugatti was delivered as a chassis in Paris, to be fitted with bodywork in the workshop of Maron, Pot et Cie in Levallois-Perret. In 1925, several coachbuilders specialised in fitting bodywork onto '16-Valve' and 'Brescia' Bugatti chassis. Lavocat and Marsaud had already built two-seater sports bodies for the first Type 13 'Brescia's' in 1921 and would continue until 1926. The 'Carrosserie Profilée', which was linked financially to Bugatti, was not left out, whilst Maron-Pot et Cie offered sports models in similar style. Only Figoni had apparently yet to body any short chassis 'Brescia's'.

A tale from Burgundy
In 1931, the little Type 13 Sport which we are presenting for sale left the capital to discover and settle in Burgundy. On 23 June 1931, it was registered in the Côte d'Or département with the number 5072 DU 1, and became the property of Lucien Meriel of the avenue Thiers in Beaune. He kept the car for six years and sold it, on 22 April 1937, to a gentleman named Jean Barolet, whose address was recorded as "Air base 102 at Ouges", near Longvic. This base was home to several observation and fighter wings during the 1930's. One of his close relatives recalls that Barolet, who was born in 1909, was a member of the ground staff on the base. He retired to southern France, but is buried in the little village of Saint Romain, 60 kilometres from Dijon. No doubt hidden by Barolet from the covetous eyes of the enemy during the war, the little Bugatti showed up again at the very beginning of the 1950's, in the hands of an enthusiast in Burgundy. Jean Terrillon, a landowner in the little village of Oigny, was descended from a bourgeois family which had lived in the district since the Revolution. His widow, Louise Terrillon, bought the first of four Bugattis in the family, second-hand in 1919. It was a Type 22, chassis number 580, which

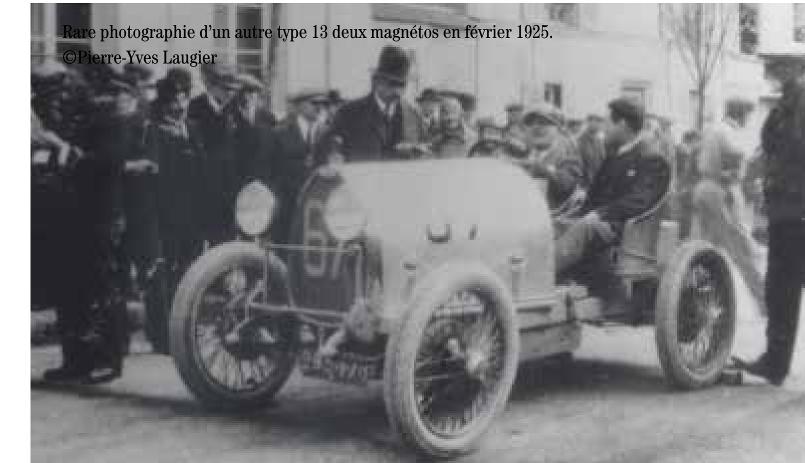
veuve Louise Terrillon achètera la première des quatre Bugatti familiale, d'occasion en 1919. Il s'agit d'un type 22, châssis 580, livré à Neuilly sur Seine en décembre 1913 et carrossé par Chauvet,rue Fozillau à Levallois. La « petite bleue », offerte par Louise à son fils Jean, ne sera revendue que dans les années 80 à un certain Henri Lalanne. Jean Terrillon (1892-1972) gère les fermes familiales aux alentours et se

was delivered to Neuilly in December 1913 and bodied by Chauvet at rue Fozillau in Levallois. Louise gave the 'little blue car' to her son, Jean, and it was only sold in the 1980's, to a certain Henri Lalanne. Jean Terrillon (1892-1972) managed the family's farms in the area and was fascinated by the thoroughbreds from Molsheim. He would buy three more of them to keep his mother's little 8-valve company.

Jean Terrillon au milieu de ses quatres Bugatti à la fin des années 1940

Bugatti Type 13 Brescia

Rare photographie d'un autre type 13 carrosserie Sport à Biarritz en 1926. ©Pierre-Yves Laugier

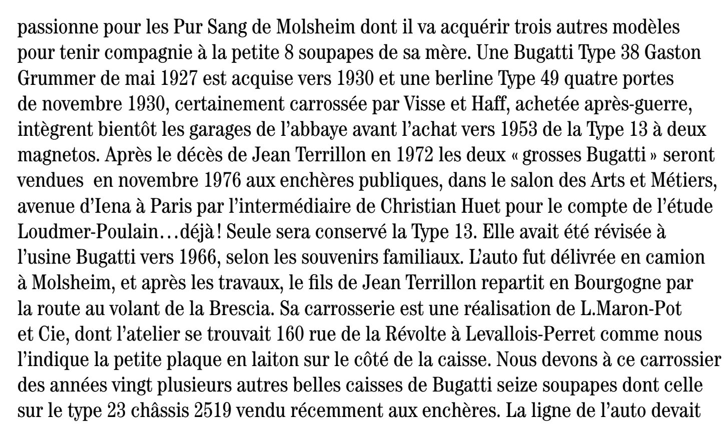


Rare photographie d'un autre type 13 deux magnétos en février 1925.
©Pierre-Yves Laugier

Rare photographie d'un autre type 13 deux magnétos carrossé par Lavocat et Marsaud en mars 1925.
© Pierre-Yves Laugier

passionne pour les Pur Sang de Molsheim dont il va acquérir trois autres modèles pour tenir compagnie à la petite 8 soupapes de sa mère. Une Bugatti Type 38 Gaston Grummer de mai 1927 est acquise vers 1930 et une berline Type 49 quatre portes de novembre 1930, certainement carrossée par Visse et Haff, achetée après-guerre, intègrent bientôt les garages de l'abbaye avant l'achat vers 1953 de la Type 13 à deux magnetos. Après le décès de Jean Terrillon en 1972 les deux « grosses Bugatti » seront vendues en novembre 1976 aux enchères publiques, dans le salon des Arts et Métiers, avenue d'Iena à Paris par l'intermédiaire de Christian Huet pour le compte de l'étude Loudmer-Poulain…déjà ! Seule sera conservé la Type 13. Elle avait été révisée à l'usine Bugatti vers 1966, selon les souvenirs familiaux. L'auto fut délivrée en camion à Molsheim, et après les travaux, le fils de Jean Terrillon repartit en Bourgogne par la route au volant de la Brescia. Sa carrosserie est une réalisation de L.Maron-Pot et Cie, dont l'atelier se trouvait 160 rue de la Révolte à Levallois-Perret comme nous l'indique la petite plaque en laiton sur le côté de la caisse. Nous devons à ce carrossier des années vingt plusieurs autres belles caisses de Bugatti seize soupapes dont celle sur le type 23 châssis 2519 vendu récemment aux enchères. La ligne de l'auto devait

A Bugatti Type 38 Gaston Grummer from May 1927, acquired around 1930, and a Type 49 four-door saloon from November 1930, certainly with bodywork by Visse and Haff, purchased after the war, would soon enter the garage in the abbey, before he bought the 'Type 13 twin magneto' around 1953. After Jean Terrillon's death in 1972, the two 'big Bugattis' were sold in November 1976, at a public auction at the Salon des Arts et Métiers on the avenue d'Iéna in Paris, through Christian Huet and – already! – on behalf of the Loudmer-Poulain auction house. The family kept only the Type 13. As they recollect, it had been serviced at the Bugatti works in 1966. The car was transported by lorry to Molsheim and, when the work was complete, Jean Terrillon's son set off for Burgundy at the wheel of the 'Brescia'. Its bodywork had been built by L. Maron-Pot et Cie, whose workshop was located at 160, rue de la Révolte in Levallois-Perret, as the small brass plate on the side of the body reminds us.
This coachbuilder from the twenties was also responsible for several other fine bodies on 16-valve Bugatti chassis, including that on Type 23 chassis number 2519, which was sold recently at auction. The lines of the car were originally intended to



ressembler à l'origine à celle de la photo d'un modèle identique qui illustre notre exposé. Lavocat et Marsaud semble avoir aussi été inspiré par ces rares châssis court type 13.Il n'y a pas de raison de douter que la caisse sur 2628 soit d'origine et date bien de 1925. Seules les ailes enveloppantes sont postérieures et ne demandent qu'à être démontées.
L'inspection du véhicule nous ramène à ce jour de 1966 où elle fut remisée dans le garage de l'abbaye d'Oigny, après sa révision Usine, et progressivement oubliée après le décès du propriétaire six ans plus tard. La plaque de châssis « 2628 10 HP » en laiton, sur le tablier est d'époque. Le moteur porte sur sa patte arrière gauche le numéro de série 2628 et sur la boite à came doit figurer le numéro du moteur soit 1018. Le moteur est équipé d'un bloc double allumage et d'un carburateur Zenith bronze. La boite de vitesse porte un numéro dans la même série, à savoir 1114. Le pont est gravé 12X45, numéro 20. L'essieu avant est freiné. Le radiateur est du dernier modèle, sans échancrure pour la manivelle. La plaque de carrossier Maron-Pot et Cie figure au-dessus du marche-pied, côté passager. La caisse et le capot sont l'œuvre de ce carrossier.
Il s'agit sans doute de la dernière type 13 deux magnétos qui restait à découvrir sur la planète Bugatti. Préservée intacte sans autre altération à son état d'origine que ses ailes des années trente, elle est l'exemple parfait des premières Bugatti de Sport, dérivées directement de la course !
Polyvalente et performante, cette vraie « Brescia » dans le sens noble du terme, héritière des victoires de 1921, ne demande qu'à reprendre du service pour témoigner du savoir-faire du sorcier de Molsheim.
Pierre-Yves Laugier

follow those in the photo of an identical model which illustrates this text. Lavocat and Marsaud also seem to have been inspired by these rare short chassis Type 13's. There is no reason to doubt that the body on chassis number 2628 is original, dating from 1925. Only the wings covering the wheels were added later, and may easily be removed.
An inspection of the car takes us back to that day in 1966 when it was put away in the garage of the abbey in Oigny, after its service at the works, and gradually forgotten until its owner's death six years later. The brass chassis plate '2628 U 10' on the bulkhead is original. On its left rear lug, the engine bears the production number 2628, while the engine number, 1018, may be found on the cam carriers. The engine is equipped with a dual ignition coil and a bronze Zenith carburettor. The gearbox is stamped with a number in the same series, namely 1114. The axle is engraved 12X45, number 20. There are brakes on the front axle. The radiator is of the final type, without an indentation for the starting handle. The plaque of the coachbuilder, Maron-Pot et Cie, is located above the running board on the passenger side. The body and the hood are the work of the coachbuilder.
There can be no doubt that this is the last 'Type 13 twin magneto' to be found in Bugatti circles. Preserved intact, with no changes to its original state other than its wings from the 1930's, it is a perfect example of one of the first Bugatti Sport models, developed directly from racing!
An all-round performer, this true 'Brescia', in the best sense of the term, heir to the victories of 1921, asks only to make its return and show what the magician of Molsheim can do.
Pierre-Yves Laugier

18

Carte grise française
French title
Châssis n° B151 BL
Moteur n° R4 BJ

• Remarquable état d'origine
• Modèle intéressant
• Ligne sobre et élégante

• Outstanding original condition
• Interesting model
• Sober and elegant design

€ 50.000 – 80.000
Sans réserve
No reserve

1934 BENTLEY «DERBY» 3,5 LITRES BERLINE PAR MANN EGERTON

Trouvée dans un château de la région de Châteauroux où elle coulait des jours tranquilles, oubliée de la société de consommation, cette élégante berline Bentley dégage un étrange parfum de mystère. Sur le pare-brise apparaît un autocollant "Officiel" ancien, laissant supposer que le propriétaire était un notable disposant de pouvoirs particuliers et, sur l'aile avant gauche, un œil attentif remarquera un impact de balle : vestige d'un tir perdu pendant la seconde Guerre Mondiale ? Résultat d'une dramatique tragédie sentimentale ? L'amateur peut laisser aller son imagination, porté par le charme des cuirs craquelés, de la peinture noire un peu passée habillant cette noble et discrète automobile que l'on devine disparaissant silencieusement dans le brouillard épais des routes de campagne...
Cette voiture correspond aux premiers modèles produits par Bentley sous la houlette de Rolls-Royce. Connu sous le nom de "Derby Bentley", car il était produit dans les usines Rolls de Derby, ce modèle dévoilé en 1933 recevait un six-cylindres 3,5 litres dérivé de celui des Rolls 20/25, dans une version plus puissante développant quelques 110 ch. Il affichait le confort et le raffinement habituel de la marque. La Bentley que nous présentons est équipée d'une carrosserie en aluminium fabriquée par Mann Egerton, carrossier également connu pour ses fabrications d'avions. Elle est en remarquable état d'origine et la mécanique tourne correctement. Elle devra tout de même faire l'objet d'une belle révision. L'intérieur et le tableau de bord sont complets. Cette voiture représente l'intéressante opportunité d'acquérir une Derby Bentley immatriculée depuis longtemps en France et préservée dans un état rare.

Found in a castle in the Châteauroux region where it had been forgotten by the consumer society, this elegant Bentley saloon exudes a strange scent of mystery. On the windshield an « Official » sticker appears suggesting that the owner was someone important, with special powers, and on the left front fender, a careful eye will notice a bullet hole: the remnants of a World War II stray bullet? The result of a romantic tragedy perhaps? The enthusiast can let his imagination run wild, carried away by the charm of cracked leather, faded black paint on a noble but discreet automobile that one can imagine disappearing silently into foggy country roads...
This car is one of the very first Bentleys produced by the company when it came under the control of Rolls-Royce. This "Derby" Bentley (as it was produced in the Rolls-Royce factory at Derby) is from the model range that was unveiled in 1933, receiving a six-cylinder 3.5-liter derivative of Rolls' 20/25HP, but in a more powerful version, developing 110bhp. The usual comfort and refinement of the brand was of course maintained, with Bentley receiving the sobriquet of "the silent sports car". The Bentley we are offering is equipped with an aluminum body made by Mann Egerton, a coachbuilder also known for its aircraft manufacturing capabilities. It is in a remarkably original condition and mechanicals are performing perfectly well, but, it will still need an overhaul. The interior and the dashboard are complete. This car represents an interesting opportunity to acquire a Derby Bentley, which has been registered in France for a long time, and preserved in a rare state of original condition.

19

Carte grise française
French title
Châssis n° 940112
Moteur n° 5554

- Belle provenance
- Restauration superbement conservée
- Modèle rare et prestigieux

- *Beautiful design*
- *Well-preserved restoration*
- *Rare and prestigious model*

€ 120.000 – 140.000

Provenant de la Collection Rédélé / *From the Rédélé Collection*

1939 RENAULT VIVA GRAND SPORT CABRIOLET

Comme toutes les autres Renault de 1939, la Viva Grand Sport hérite de la nouvelle calandre à barrettes horizontales chromées et des déflecteurs aux portes avant. Elle récupère également les flasques cachant les roues arrière et les phares finissent par être affinés et déportés sur les ailes.
La voiture de Jean-Charles Rédélé ne déroge pas à la règle et porte bien toutes ces modifications importantes. Elle est d'ailleurs équipée de freins hydrauliques, ce qui est très rare et qui se doit d'être souligné. Dernière voiture restaurée à Dieppe au sein de la collection de son père Jean Rédélé au début des années 1990, cette Viva Grand Sport se présente dans un état remarquable, preuve de sa qualité 25 ans après. La sellerie, le tableau de bord ainsi que la capote sont comme neufs et restaurés avec goût. La teinte d'origine bleue est du plus bel effet et les chromes sont superbes. Comme nous l'a confié Jean-Charles Rédélé, cette voiture était la préférée de son père pour sa ligne, le couple de son moteur six-cylindres qui rend sa conduite agréable, et sa rareté.
Très rare avec cette carrosserie cabriolet trois places et spider, cette Viva Grand Sport est une occasion rare d'acquérir une prestigieuse Renault d'avant-guerre, de plus provenant d'une très belle collection.

Like all other Renaults from 1939, the Viva Grand Sport inherited the new grille with horizontal chrome strips and deflectors for the front doors. It also had covered flanges that hid the rear wheels and the slender headlamps were relocated on the wings. This particular car of Jean-Charles Rédélé was no exception to the rule and features all these important changes. It is also equipped with hydraulic brakes, which was very rare at that time. The Viva Sport was the last car to be restored in Dieppe in the early 1990s, as part of the collection of Jean-Charles' father, the legendary Jean Rédélé. It comes in a remarkable condition, a proof of an excellently well-executed restoration carried out almost 25 years ago. The upholstery, the dashboard and the hood are like new and are all tastefully restored. The original blue color looks stunning and the chrome is in superb condition. Jean-Charles Rédélé told us that this car was a favorite of his father, for its design, the torque of the six-cylinder engine making the car a very pleasant drive, and its rarity. Very rare with this three-seater convertible spider body, this Viva Grand Sport is a rare opportunity to acquire a prestigious pre-war Renault, which moreover, comes from a very beautiful and special collection.

20

Voiture de compétition
Competition car
Châssis n° 1720

• Authentique compétitrice aux 24 Heures du Mans, dans une des meilleures équipes françaises de son époque
• Historique suivi
• Restaurée, prêt à courir
• Habituée des compétitions historiques

• Genuine Le Mans 24 Hours competitor, in one of the best French teams of the period
• Continuous history
• Restored, ready to race
• Regular participant in historic motorsport events

€ 300.000 – 500.000

Ex. 24 heures du Mans 1966 et 1967

1966 ALPINE A210 BERLINETTE LE MANS

L'histoire d'Alpine aux 24 Heures du Mans commence dès 1952, avec l'engagement de Jean Rédélé au volant d'une 4 CV. Mais c'est en 1963 qu'Alpine met au point un prototype spécifiquement destiné aux courses d'endurance, la M63. Avec sa forme très profilée, elle va servir de base au développement des prototypes Alpine qui suivront, jusqu'à l'A220 à moteur V8 de 1968. Entretemps, les Alpine ont alimenté un riche palmarès de victoires de catégorie et, au Mans, aux indices énergétique et de performances.
La M63 va évoluer en M64, puis M65, qui reçoit les deux dérives latérales de capot arrière, caractéristiques de ce modèle. C'est une innovation signée de l'aérodynamicien Marcel Hubert, dans le but d'améliorer la stabilité à haute vitesse. En 1966, la voiture devient l'A210 à partir du châssis 1720 (celui que nous présentons) et, en tout, sept châssis A210 sortiront des ateliers Alpine, du 1720 au 1726. Les suivants, du 1727 au 1737, seront des versions 3 litres à moteur V8.
Aux essais du Mans 1966, Mauro Bianchi fait sensation avec son A210 en franchissant le cap des 200 km/h de moyenne avec un moteur 1300! C'est la première fois qu'une voiture 100% française réalise un tel exploit sur le circuit manceau. Au départ des 24 Heures, six A 210 sont engagées (cinq 1 300 cm3 à boîte Porsche et une 1 005 cm3 à boîte Renault). Quatre de ces voitures terminent aux neuvième, onzième, douzième et treizième places, Cheinisse-Delageneste remportant l'Indice Énergétique. En 1967, pas moins de sept A210 sont alignées: la 1 500 cm3 de M. Bianchi-Vinatier termine en treizième position mais les 1 300 cm3 font mieux: Grandsire-Rosinski obtiennent une probante neuvième place, juste devant De Cortanze-Leguellec, alors que Delageneste-Cheinisse se classent douzième.

The story of Alpine's participation at Le Mans in the 24-hour race began in 1952, with Jean Rédélé at the wheel of a 4 CV. However it was in 1963 that Alpine developed the M63, a prototype designed for endurance racing. With a very streamlined shape, this served as the base for subsequent Alpine prototypes, through to the V8-powered A220 of 1968. The Alpines of this period collected an impressive number of class wins as well as the energy and performance indices at Le Mans.
The M63 evolved into the M64 then the M65, fitted with the two lateral fins on the rear boot lid that defined the model. This was an innovation by the aerodynamics specialist Marcel Hubert, designed to improve stability at high speed. In 1966, chassis 1720, the car on offer, became the first A210, one of seven A210 chassis (1720 to 1726) to leave the Alpine workshop. The following chassis, numbered 1727 to 1737, were 3-litre V-8 versions. In practice for the 1966 Le Mans 24 Hour Race, Mauro Bianchi caused a sensation by recording an average speed of over 200 km/h with a 1300cc engine! It was the first time that a 100% French car had achieved such a feat on the circuit at Le Mans. Four of the six A210 cars that started the 24 Hour race that year (five 1300cc with Porsche gearbox and one 1005 cc with Renault gearbox) finished in ninth, eleventh, twelfth and thirteenth places and Cheinisse-Delageneste won the Index of Energy. The following year no less than seven A210s took part. The 1500cc car of Bianchi-Vinatier finished in thirteenth place, while the 1300cc cars did even better: Grandsire-Rosinski finished an impressive ninth, just ahead of De Cortanze-Leguellec, with Delageneste-Cheinisse crossing the line in twelfth place.

Malgré ce beau tir groupé derrière les Ford MK4, Ferrari P4 et Porsche d'usine, les Alpine sont devancées aux indices par les voitures allemandes. Alpine aura sa revanche en 1968 : Leguellec-Serpaggi terminent neuvièmes au volant de la 1 500 cm3, Thérier-Tramont remportent l'Indice Énergétique sur une 1 300 cm3 et Nicolas-Andruet imposent une 1 005 cm3 à l'Indice de Performance. En 1969, une seule Alpine rejoint l'arrivée mais Serpaggi-Ethuin sauvent l'honneur en offrant une nouvelle victoire à l'Indice de Performance à la petite 1 005 cm3.
La voiture que nous présentons, châssis 1720 (voir tableau palmarès) a disputé deux fois les 24 Heures du Mans : en 1966 avec De Cortanze-Hanrioud (moteur 1 000 cm3 ; abandon à la 18e heure) et en 1967 avec Vidal-Cella (moteur 1 300 cm3 ; abandon à la 7e heure). Elle a, par ailleurs, remporté sa catégorie aux 1000 Km de Paris (Delageneste-Cheinisse) et de Spa (Delageneste-Patte) en 1966.
Après avoir terminé sa carrière, cette voiture a été cédée par Alpine au célèbre collectionneur Serge Pozzoli, avant de rejoindre la collection de Hervé Charbonneaux. Ce dernier l'a ensuite vendue à Maurice Louche, amateur bien connu pour ses ouvrages historiques sur la course automobile. C'est auprès de lui que l'actuel propriétaire en a fait l'acquisition, le 24 décembre 1991. Il a fait complètement remettre la voiture en état dans son propre atelier, et s'est ensuite engagé en compétitions historiques, à commencer par Le Mans Classic en 2002.

In spite of this powerful posse snapping at the heels of the Ford MK4s, Ferrari P4s and factory Porsches, the Alpines were beaten in the indices by German cars. Alpine exacted its revenge in 1968, however: Leguellec-Serpaggi finished ninth at the wheel of their 1500cc machine, Thérier-Tramont won the Index of Energy in a 1300cc while the tiny 1005cc car of Nicolas-Andruet won the Index of Performance.
The car presented in the sale, chassis 1720, participated twice in the Le Mans 24 Hour race: in 1966 with De Cortanze-Hanrioud (1 000 cc engine; retired in the 18th hour) and in 1967 with Vidal-Cella (1 300 cc engine; retired in the 7th hour). It also competed and won its class in 1000 Km races in Paris (Delageneste-Cheinisse) and Spa (Delageneste-Patte) in 1966.
Once its racing career was over, Alpine sold the car to the renowned collector Serge Pozzoli who subsequently sold it to Maurice Louche, the enthusiast known for his books on the history of motor racing. The current owner acquired the car from Louche some 19 years ago. He restored the Alpine in his own workshop before using it to compete in various historic motor racing events.

Depuis, cette voiture a participé à plusieurs reprises à l'épreuve mancelle, ainsi qu'aux courses du Classic Endurance Racing. Elle a même été invitée au Festival of Speed de Goodwood, en 2005. Sur le plan mécanique, elle est aujourd'hui équipée d'un moteur 1 500 cm³ et comporte un moteur de rechange de type 58B de 1000 cm³. Selon, l'expert Christian Huet, il n'y a eu que 18 moteurs type 58 fabriques par Gordini, numérotés de 01 à 19, le 13 portant malheur…
En bon état, prête à courir, cette voiture présente une forme d'une grande élégance doublée d'une excellente efficacité aérodynamique. Éligible aux compétitions historiques les plus prestigieuses, elle représente une très rare occasion d'acquérir une authentique machine ayant pris part aux 24 Heures du Mans, et ayant fait partie d'une des équipes de compétitions françaises les plus brillantes de son époque.

The car has participated in the Le Mans Classic several times since 2002 and other Classic Endurance Racing events, and was invited to the Goodwood Festival of Speed in 2005.
Today, the car is fitted with a 1500cc engine and comes with a spare engine.
Presented in good race-ready condition, its styling is not only supremely elegant but also aerodynamically efficient. Eligible for the most prestigious historic events, it represents a rare opportunity to acquire a car that competed in the Le Mans 24 Hours, as part of one of the most outstanding French teams of its day.

58
58
24
BP
BP
BP
BP
BP
BP
BP
BP

PALMARÈS D'EPOQUE

1966

• 2-3/04/1966 - essais pré-qualificatif du Mans
• 25/04/1966 - 1000 Km de Monza (imm 809 W 76), N°53, Équipe Vinatier & De Lageneste 18e
• 11/05/1966 - Le Mans démonstration
• 22/05/1966 - 1000 Km de Spa (imm 809 W 76), N°22, De Lageneste & Patte, 9e et victoire de classe
• 18-19/06/1966 - 24 Heures du Mans, N°55, Équipe De Cortanze & Harrioud 1 000 cm3, 695 kg, apparition des 3 feux de toit, abandon à la 18e heure (pompe à eau)
• 04/09/1966 - 500 Km du Nürburgring, 5e temps, abandon casse châssis au deuxième tour
• 09/10/1966 - Les coupes du salon Montlhéry, Mauro Bianchi course solitaire avec Boîte Hewland
• 16/10/1966 - 1 000 Km de Montlhéry, N°7, De Lageneste & Cheinisse, 4e et victoire de classe - 1 300 cm3
• 14/12/1966 - essai piste Michelin

1967

• 8-9/04/1967 - essai pré-qualificatif du Mans, De Cortanze 4'17"4 = 188,266 km/h de moyenne, N° 48
• 10-11/06/1967 - 24 Heures du Mans, N°58, Équipe Vidal & Colla, 1300 cm3, 702 kg, chronométré à 240 km/h au poste 44, abandon à la 7e heure, problème de lubrification
• 1967 - 9 Heures de Kyalami, N°21, Depailler & Grandsire, 7e et victoire de catégorie - 1 500 cm3 moteur 1 500 cm3

PERIOD COMPETITION HISTORY

1966

• *2-3/04/1966 - pre-qualifying testing at Le Mans*
• *25/04/1966 - Monza 1000 Km (reg 809 W 76), N°53, Équipe Vinatier & De Lageneste 18th*
• *11/05/1966 - Le Mans demonstration*
• *22/05/1966 - Spa 1000 Km (reg 809 W 76), N°22, De Lageneste & Patte, 9th and class win*
• *18-19/06/1966 - 24 Heures du Mans, N°55, Équipe De Cortanze & Harrioud 1 000 cc, 695 kg, appearance of 3 roof lights, retired in the 18th hour (water pump)*
• *04/09/1966 - Nürburgring 500 Km, qualified 5th, retired on second lap with broken chassis*
• *09/10/1966 - Les coupes du salon Montlhéry, Mauro Bianchi, with Hewland gearbox*
• *16/10/1966 - Montlhéry 1 000 Km, N°7, De Lageneste & Cheinisse, 4th and class win - 1 300 cm3*
• *14/12/1966 - tested on Michelin track*

1967

• *8-9/04/1967 - pre-qualifying testing at Le Mans, De Cortanze 4'17"4 = average speed of 188,266, N° 48*
• *10-11/06/1967 - 24 Heures du Mans, N°58, Équipe Vidal & Colla, 1300 cc, 702 kg, timed at 240 km/h at post 44, retired in hour 7, lubrication problem*
• *1967 - Kyalami 9 Heures, N°21, Depailler & Grandsire, 7th and class win - 1 500 cc moteur 1 500 cm3*

Droits réservés

Droits réservés

Droits réservés

© ACO

© ACO

© ACO

PALMARÈS MODERNE

• 07/2002 - Le Mans Classic
• 06/2003 - Le Mans Legend 1ere de catégorie
• 07/2004 - Le Mans Classic
• 11/2004 - Paul Ricard Classic 1ere de catégorie
• 07/2005 - Goodwood Festival of Speed
• 11/2005 - Paul Ricard Classic 3eme scratch & 1ere de catégorie
• 05/2006 - Spa CER 1ere de catégorie
• 07/2006 - Le Mans Classic
- 06/2007 - Le Mans Legend 1ere de catégorie
• 05/2007 - Spa CER 1ere de classe
• 06/2007 - Nürburgring CER 1ere de catégorie
• 11/2007 - Paul Ricard CER 1ere de catégorie
• 11/2007 - Valencia CER 1ere de catégorie
• 07/2008 - Le Mans Classic
• 07/2010 - Le Mans Classic
• 11/2010 - Paul Ricard CER 1ere de catégorie
• 07/2012 - Le Mans Classic
• 06/2013 - Le Mans Legend 2eme de catégorie

MODERN COMPETITION HISTORY

• *07/2002 - Le Mans Classic*
• *06/2003 - Le Mans Legend 1st in class*
• *07/2004 - Le Mans Classic*
• *11/2004 - Paul Ricard Classic 1st in class*
• *07/2005 - Goodwood Festival of Speed*
• *11/2005 - Paul Ricard Classic 3rd overall & 1st in class*
• *05/2006 - Spa CER 1st in class*
• *07/2006 - Le Mans Classic*
• *06/2007 - Le Mans Legend 1st in class*
• *05/2007 - Spa CER 1st in class*
• *06/2007 - Nürburgring CER 1st in class*
• *11/2007 - Paul Ricard CER 1st in class*
• *11/2007 - Valencia CER 1st in class*
• *07/2008 - Le Mans Classic*
• *07/2010 - Le Mans Classic*
• *11/2010 - Paul Ricard CER 1st in class*
• *07/2012 - Le Mans Classic*
• *06/2013 - Le Mans Legend 2nd in class*

21

Carte grise française
French title
Châssis n° AR1222804

• Préparation très soignée
• Voiture performante et facile à utiliser
• Ligne classique et élégante

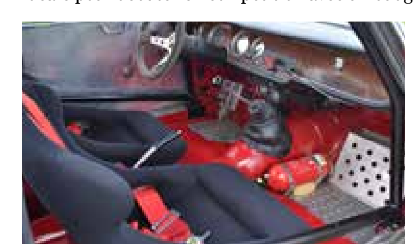
• Very carefully prepared
• Powerful and easy car to use
• Classic and stylish design

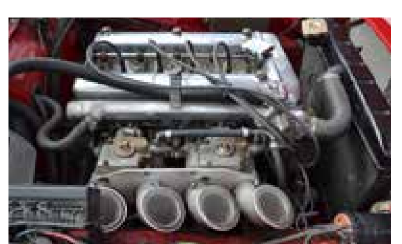
€ 25.000 – 45.000
Sans réserve
No reserve

1968 ALFA ROMEO GT 1300 JUNIOR

Entièrement restaurée et préparée en 2009 pour la compétition historique par le spécialiste de la marque, Espace Century à Chilly-Mazarin, cette GT 1300 Junior a participé au rallye Paris-Nice en 2009 et au Tour Auto 2010 et 2011, avec un certain succès puisqu'elle a terminé deuxième à l'Indice de Performance. La voiture est montée avec un arceau sur mesure Matter Motorsport et son moteur a été entièrement refait en Italie. Un essai nous a permis de constater qu'il tournait comme une horloge, montait correctement en régime et que les freins présentaient un excellent mordant. La voiture dispose d'un pont autobloquant et d'un embrayage Tilton en magnésium. Baquets, vitres et contreportes allégées, porte-casques et ligne d'échappement complètent l'ensemble, ainsi qu'une calandre et des poignées de portes "look GTA". L'auto a conservé ses jolis et rares feux av/ar de l'époque et la calandre ainsi que l'intérieur d'origine seront remis à l'acquéreur. La voiture est accompagnée d'un dossier de photos de la restauration, ainsi que d'un Passeport Technique Historique datant de février 2010, dont la demande de mise à jour est en cours auprès de la FFSA.
Très bien préparé et performant, ce coupé Alfa Romeo est éligible aux plus grandes manifestations historiques. Il représente une monture idéale pour débuter en compétition avec un budget raisonnable.

Fully restored and prepared for competition in 2009 by the historic brand specialist, Espace Century in Chilly-Mazarin, this GT 1300 Junior participated in the Paris-Nice rally of 2009 and the editions of Tour Auto in 2010 and 2011, with considerable success as it was second in the Performance Index! The car is fitted with a custom-built roll cage from Matter Motorsport and its engine was completely redone in Italy. Our test drive confirmed that the engine runs perfectly well and the brakes have an excellent operation. The car has a limited slip differential and a magnesium Tilton clutch and is equipped with bucket seats, lightened windows and door panels, helmet hooks, a modified exhaust system as well as "GTA look" grille and door handles. The rare original front and rear lamps, as well as the original radiator grille and interior will be delivered with the car to the buyer. The car comes with a file of photos of the restoration, as well as a Historic Technical Passport dating from February 2010, as the update request is being processed by the FFSA.
Very well prepared and efficient, this Alfa Romeo coupe is eligible for important historical events and represents an ideal base to start competing with a reasonable budget.





22

Carte grise française
French title
Châssis n° 4742908142

• Un des meilleurs investissements prix/plaisir
• Look ravageur avec son toit targa
• Facile d'entretien

• One of the best investments in terms of price-versus-pleasure
• Striking look with its Targa roof
• Easy to maintain

€ 15.000 – 25.000
Sans réserve
No reserve

1974 PORSCHE 914/4 2 L

La Porsche 914 voit le jour en 1969 et est le fruit de la collaboration entre Porsche et Volkswagen. Son plus grand succès commercial se situera aux Etats-Unis, pays d'origine du modèle que nous présentons. Cette très jolie Porsche 914 est équipée du moteur 2 litres, est sortie d'usine en novembre 1973 comme l'indique le certificat Porsche présent dans le dossier dense livrée avec. Elle a été immatriculée en 1974 et a roulé une grande partie de sa vie sous le soleil de Santa Monica en Californie. Elle a été livrée avec l'intérieur en simili cuir noir et avec deux options : les vitres teintées avec pare-brise arrière chauffant et le spoiler arrière noir. Son propriétaire actuel, après son acquisition, lui fait bénéficier d'importants travaux à savoir changement des freins, système complet d'embrayage, révision boîte de vitesses, amortisseurs neufs, silent blocs, moquettes, réfection des sièges. A cette occasion, le compteur en miles d'origine (fourni) est changé pour un compteur en kilomètres. Il s'agit d'une voiture très soignée, l'exemple parfait pour débuter en collection. La 914 est sans aucun doute un des meilleurs investissements/plaisir pour une mise de départ très abordable, sans compter un entretien très peu onéreux. Sa tenue de route est impressionnante et son look ravageur est souligné par un toit targa des plus agréables en ces mois d'été. A l'heure où le prix des premières Golf GTI sont en train de monter, il n'y a vraiment pas à hésiter !

The Porsche 914 was launched in 1969 and was the result of a collaboration between Porsche and Volkswagen. Its biggest commercial success was in the United States, the country of provenance of the car on offer. This beautiful Porsche 914 is powered by a 2-liter engine, and left the factory in November 1973, as indicated by the certificate in the comprehensive folder that comes with the car. It was registered in 1974 and spent most of its life in sunny Santa Monica, California. It was delivered with an interior in black faux leather and with two options: tinted windows with heated rear windscreen, and a black rear spoiler. Its current owner had some important work done on it after the purchase: the brakes were changed, the clutch and the gearbox overhauled, new shock absorbers silent blocs, carpets, and the seats repaired. On this occasion, the original odometer in miles (and which is being provided), was changed to one in kilometers. A very neat car, this is a perfect example to start a collection. The 914 is undoubtedly the best investment for the pleasure one can get, and is a very good choice for a very affordable initial investment, along with inexpensive maintenance. Its handling is impressive and its devastating look is emphasized by a Targa roof, making the car even more enjoyable in the summer months. At a time when the prices of the first Golf GTIs are on the rise, there should be no hesitation in investing in this one!

23

Carte grise française
French title
Châssis n°
WPOZZZ91ZKS151630

• Etat exceptionnel
• Quatre propriétaires seulement
• Entretien suivi, Carnets à jour

• *Exceptional condition*
• *Four owners only since new*
• *Properly maintained, updated service book*

€ 160.000 – 200.000

Vendue neuve en France, 94 330 km d'origine / *Sold new in France, 94,330km from new*

1989 PORSCHE 911 SPEEDSTER TURBO LOOK CABRIOLET

Vendue neuve par le concessionnaire Porsche de Strasbourg, cette voiture n'a connu que quatre propriétaires, dont les deux premiers appartiendraient à la même famille. Le troisième en a fait l'acquisition en février 1994 chez First Automobile, alors que le compteur affichait 21 960 km. Collectionneur de Porsche, il n'utilisait cette voiture que pour se rendre aux rassemblements de la marque. C'est auprès de lui que l'actuel propriétaire, le quatrième, l'a achetée en 2002 alors que le kilométrage dépassait à peine 29 000 km. Ancien horloger, passionné de Porsche et de Ducati, il va s'occuper avec le plus grand soin de son unique automobile de collection. D'après le dossier de factures et le carnet d'entretien tamponné et à jour, on constate un entretien régulier dans les Établissements Porsche Segond, à Antibes, puis chez le spécialiste Caruso, prés de Grasse. Celui-ci a procédé en 2005 à une réfection du moteur d'origine à la demande du propriétaire, à la suite d'un bruit suspect. La voiture affichait alors 45 115 km. En plus d'être une rare version Speedster européenne, cette voiture est équipée de très désirables options, comme le rappelle la fiche spéciale usine : sièges Sport, pont autobloquant, climatisation, moquette de coffre en velours. De plus, l'épouse du premier propriétaire aurait passé une commande spéciale pour un liseré passepoil de sièges rappelant la teinte grise de la carrosserie, et des jantes dont le centre reprend lui aussi la couleur de caisse.
Cette voiture magnifiquement préservée et dont le compteur affiche un peu plus de 94 330 km est accompagnée de son "care-kit" Porsche, de sa trousse à outils ainsi que du gonfleur Porsche, de ses carnets et d'un double des clés d'origine. Un inoubliable essai sur les routes des Alpes Provençales nous a confirmé l'état exceptionnel que présente cette voiture.

Sold new by the Porsche dealer in Strasbourg, this car has had only four owners since new, the first two belonging to the same family. The third owner acquired the car in February 1994 from First Automobile, when the odo counter was showing just 21,960km. A Porsche collector, he only used the car to participate in the Porsche gatherings. The fourth and current owner purchased the car in 2002, when the car had covered just over 29,000 km. A former watchmaker and a Porsche and Ducati enthusiast, the current owner has been taking great care of his exclusive collector car. Based on the record of invoices and properly stamped service book, the car has been regularly maintained by Établissements Porsche Segond, at Antibes, and then by Porsche specialists Caruso, near Grasse, who in 2005, repaired the original engine at the request of the owner, after a suspicious noise. The car had then covered 45,115 km. Besides being a rare European Speedster version, this car has some very desirable options, as can be seen from factory records: sports seats, limited slip, air-conditioning and a carpeted trunk in velvet. In addition, the wife of the first owner seemed to have asked for a piping on the seats that reflected the grey shade of the body and the centre of the wheels, which has been done in the same color.
This beautifully preserved car, with the counter showing just a tad over 94,330 km comes with its Porsche "care-kit", its tool kit and inflator, its manuals and duplicate original keys. An unforgettable test drive on the roads of the French Southern Alps confirmed the exceptional condition of this car.

Magnifique dans sa teinte gris argent métallisé d'origine, avec sa sellerie superbement préservée et son volant Ruf, cette voiture présente l'avantage d'un modèle exclusif et rare, dont la production s'est limitée à 2 103 exemplaires en 1989. Avec son pare-brise bas et son carénage arrière à double bossage, elle bénéficie d'une ligne sportive évoquant les premiers Speedster 356, ceux qui ont contribué à forger la légende Porsche.

Magnificent in its original metallic silver grey color, with its beautifully preserved interior and Ruf steering wheel, this car has the advantage of being an exclusive and rare model, whose production run was limited to just 2,103 units in 1989. With its low windscreen and double bubble rear fairing, it has a sporty look that evokes the very first 356 Speedster, the car which helped forge the Porsche legend.

Carte grise française
French title
Châssis n° 127912
Moteur n° P97328
Type 587

• Modèle performant et rare
• Une des Porsche de tourisme les plus recherchées
• Origine française
• Remise en état d'excellent niveau

• *Rare, powerful model*
• *One of the most desirable road-going Porsches*
• *French origin*
• *High quality restoration*

€ 550.000 – 650.000

Vendue neuve en France, matching numbers / *Sold new in France, matching numbers*

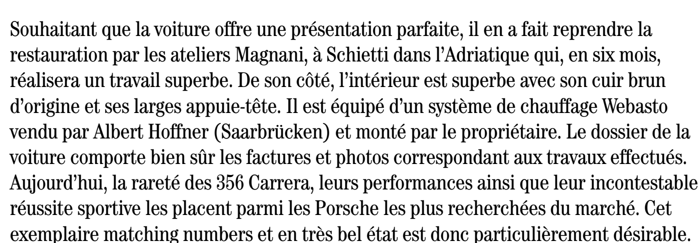
1964 PORSCHE 356 C CARRERA 2000 GS COUPÉ

Carrera : chez Porsche, ce mot magique est synonyme de performances radicales. Il est né de la victoire d'un spyder 550 à la Carrera Panamericana, en 1953. A partir de ce moment-là, les versions Carrera auront droit au moteur conçu pour la course, doté de quatre arbres à cames en tête et d'un double allumage. Il délivre 100 ch dans sa première version, et va faire merveille en compétition. A la puissance, il ajoute l'endurance, ce qui lui permet de remporter le redoutable Liège-Rome-Liège en 1954. Ce moteur peut aussi équiper tout type de carrosserie de tourisme, coupé ou cabriolet, et accompagne donc la carrière de la 356, née en mars 1949 et qui pose les bases de toutes les futures Porsche de route. La 1500 GS Carrera sera exposée pour la première fois au Salon de Francfort 1955 et, en 1961, Porsche présente une évolution de la 356 Carrera, équipée cette fois d'un moteur 1 966 cm3 qui développe 130 ch à 6 200 tr/mn. Dans cette version, c'est la 356 commercialisée la plus rapide jamais produite, véritable GT qui dispose de tous les éléments de confort. On compte un total de 436 exemplaires de Carrera 2, dont 126 exemplaires de 356 C Carrera, comme celle que nous présentons.

Carrera : at Porsche, this magical word is synonymous with high performance. It has its origins in the victory of a Spyder 550 in the 1953 Carrera Panamericana. From that point, Carrera versions were entitled to an engine designed for racing, with four overhead cams and dual ignition. The first version produced 100 bhp and worked wonders in competition. It provided both power and endurance, which enabled the car to win the demanding Liège-Rome-Liège race in 1954. The engine could also be fitted in every type of touring body, both coupé and cabriolet. It accompanied the career of the 356, the model that first appeared in March 1949 and would provide the base for future road-going models. The 1500 GS Carrera was first shown at the Frankfurt Motor Show in 1955, and in 1961 Porsche presented an evolution of the 356 Carrera, fitted this time with a 1966cc engine that produced 130 bhp at 6200 rpm. This was the fastest production 356 ever built, a true GT car offering a high level of comfort. There were 435 examples of the Carrera 2 built, of which 126 were the 356 C Carrera, like the one presented.

Vendue neuve par Sonauto à un médecin de l'Aude, celle-ci aurait eu en tout cinq propriétaires dont, au début des années 2000, Jean-Michel Coll, ancien concessionnaire Porsche de Perpignan. Elle était alors gris métallisé, et un essai en avait été effectué dans le magazine Flat 6 (numéro 69, disponible dans le dossier). A l'époque, la voiture affichait environ 40 000 km d'origine.
En 2009, la voiture a bénéficié d'une restauration complète, le moteur d'origine étant confié à Karl Hloch, spécialiste des mécaniques Carrera en Allemagne. C'est en décembre 2012 que l'actuel propriétaire, porschiste exigeant de la Côte d'Azur, en a fait l'acquisition.

Sold new by Sonauto to a doctor from Aude, this car has had five owners in total, including, in the early 2000s, Jean-Michel Coll, the former Porsche dealer from Perpignan. Presented then in metallic grey, it was the subject of a test-drive feature in the magazine Flat 6 (number 69, a copy is in the file). At this time, it had covered 40 000 km from new. In 2009 the car was completely restored, with the original engine entrusted to Karl Hloch, Carrera engine specialist in Germany. The current owner, a scrupulous Porsche enthusiast from the Côte d'Azur, acquired the car in December 2012.



Souhaitant que la voiture offre une présentation parfaite, il en a fait reprendre la restauration par les ateliers Magnani, à Schietti dans l'Adriatique qui, en six mois, réalisera un travail superbe. De son côté, l'intérieur est superbe avec son cuir brun d'origine et ses larges appuie-tête. Il est équipé d'un système de chauffage Webasto vendu par Albert Hoffner (Saarbrücken) et monté par le propriétaire. Le dossier de la voiture comporte bien sûr les factures et photos correspondant aux travaux effectués. Aujourd'hui, la rareté des 356 Carrera, leurs performances ainsi que leur incontestable réussite sportive les placent parmi les Porsche les plus recherchées du marché. Cet exemplaire matching numbers et en très bel état est donc particulièrement désirable.

Wanting the presentation of the car to be perfect, he had further restoration work carried out by the Magnani workshop, in Schietti in the Adriatic, who completed a superb job over a period of six months. The interior is original and the car is equipped with Webasto heating supplied by Albert Hoffner (Saarbrücken) and fitted by the owner. The file with the car contains the invoices and photos relating to the work carried out. Today, the rarity, performance and incontestable racing provenance of the 356 Carrera places it amongst the most sought after Porsches on the market. This matching numbers example, in excellent condition, is therefore particularly desirable.

25

Carte grise française
French title
Châssis n° 154105
Moteur n°701273 type 616-2

- Même propriétaire de 1961 à 2010
- Quatre propriétaires seulement
- Belle présentation

- *Same owner from 1961 to 2010*
- *Four owners only since new*
- *In beautiful condition*

€ 120.000 – 140.000

Très certainement vendue neuve à Deborah Kerr / *Probably sold new to Deborah Kerr*

1960 PORSCHE 356 B 1600 SUPER CABRIOLET

Aucun document ne peut nous confirmer la provenance prestigieuse de cette 356 mais le deuxième propriétaire, qui conserva cette automobile de 1961 à 2010, n'était autre que le médecin de Deborah Kerr. Selon ses affirmations au précédent propriétaire, il avait acheté la voiture à l'actrice qu'il soignait à l'époque à Davos, en Suisse. Deborah Kerr, d'origine écossaise, fut une des grandes stars d'Hollywood, avec à son actif des films comme Marchands d'Illusions ou Ailleurs l'herbe est plus verte, où elle côtoie Clark Gable, Cary Grant et Robert Mitchum.
En 1962, alors que la voiture appartient au médecin, un problème moteur impose un remplacement et elle est alors équipée de la version 75 ch des 1600 Super de la même année, toujours du même type 616-2. Le médecin ne cède ensuite la voiture qu'en 2010, ce qui fait plus de 45 ans entre les mêmes mains !
Son nouveau propriétaire décide ensuite de rendre au cabriolet sa teinte d'origine, gris argent, et lui fait bénéficier dans son garage d'une réfection mécanique complète. Pour l'intérieur, il le confie aux ateliers Gässlin, à Weil-am-Rhein, en Allemagne. En 2013, cette voiture est achetée par son propriétaire actuel qui, depuis, a procédé à une révision des freins et à de menues interventions, pour maintenir un état de fonctionnement agréable. Avec sa belle sellerie en cuir rouge et sa peinture grise, cette 356 cabriolet reste une des sportives les plus emblématiques des années 1960. De très belle présentation, elle bénéficie en plus d'une prestigieuse provenance et d'un historique simple, avec seulement quatre propriétaires.

Though there is no document to confirm the prestigious origin of this 356, the second owner, who kept the car from 1961 to 2010, was none other than the physician of Deborah Kerr. According to his statements to the subsequent owner, he had bought the car from the actress when he was treating her at Davos, Switzerland. Deborah Kerr, who was Scottish, was one of the greatest Hollywood stars, starring in films such as "The Hucksters" and "The Grass is Greener", with the likes of Clark Gable, Cary Grant and Robert Mitchum.
In 1962, while the car was already with the physician, an engine problem required its replacement, and since then it is powered by the 75bhp version of the Super 1600 model from the same year, though always of the same Type 616-2. The doctor sold the car in 2010, with the car staying in the same hands for over 45 years!
Its new owner decided to paint the car back in its original color, silver grey, and his own workshop did a complete mechanical overhaul. The interior was done at the Gässlin workshop, in Weil-am-Rhein, Germany. In 2013, the car was purchased by its current owner, who has since carried out an overhaul of the brakes and other small repairs to maintain the car as a pleasant runner. With its beautiful red leather upholstery and grey paint, this 356 Cabriolet is a very fine representative of one of the most iconic of sports cars from the 1960s. In very nice condition, this car has a prestigious past, other than a limited number of owners.

26

Carte grise française
French title
Châssis n° 9113300494

- Matching numbers
- Certificat Porsche
- Restaurée en 2011

- *Matching numbers*
- *Porsche certificate*
- *Restored in 2011*

€ 160.000 – 190.000

1973 PORSCHE 911 2,4L S

Cette Porsche 2,4L S a été achetée il y a quatre ans par son précédent propriétaire auprès des Éts RMS, à Vannes. Elle a été complètement restaurée en 2011, sauf le moteur qui ne présentait aucune faiblesse. La pression d'huile est bonne et elle ne chauffe pas. Depuis ces importants travaux, la voiture n'a parcouru qu'un peu plus 11 000 km. Conforme à l'origine, dotée de tous ses éléments d'origine (châssis, moteur, transmission) et donc "matching numbers", elle n'a probablement jamais été utilisée en compétition. Elle est équipée de sièges type Recaro et un échappement neuf en inox. Elle est accompagnée d'un très beau dossier et d'un certificat signé Porsche attestant de son authenticité. Faisant partie de la première génération dont elle présente la pureté de ligne, cette 911 bénéficie toutefois des améliorations aérodynamiques apportées par Tilman Brodbeck à la demande de Helmut Bott, responsable du développement, pour éviter que la voiture ne se déleste à haute vitesse. D'où la présence du déflecteur avant. Son six-cylindres refroidi par air développe 190 ch, ce qui la rend véloce grâce à sa légèreté. Elle fut achetée l'année dernière par un important négociant en vin, séduit par son bel état, qui n'a parcouru que 500 km à son volant. Un nouveau projet viticole l'oblige à se séparer à contrecœur de sa belle. A sa polyvalence, elle ajoute l'incomparable fiabilité des Porsche, lorsqu'elles sont bien entretenues, ce qui est le cas de ce bel exemplaire.

This Porsche 2.4-litres S was bought four years ago by its previous owner from Ets RMS in Vannes, France. It was completely restored in 2011, but the engine showed no weaknesses. The oil pressure is good and it does not overheat. Since the restoration, the car has covered only 11,000 km. This original matching numbers car comes with all its original components (chassis, engine, transmission) and has probably never been used for competition. It comes equipped with Recaro seats and a new stainless steel exhaust. The car is accompanied by a very nice file and a certificate signed by Porsche certifying the car's authenticity. Part of the first generation with its purity of line, this 911 has aerodynamic improvements executed by Tilman Brodbeck at the request of Helmut Bott, head of development, to ensure that the car has adequate downforce at high speed. Hence the presence of the front spoiler. Its air-cooled six-cylinder engine develops 190bhp, which makes the car quite quick as it is so light. The current owner, an important wine dealer, bought it last year and has just covered 500 km. A new wine project forces him to sell this nice car. Versatile, the car has the incomparable reliability of a Porsche, especially when properly maintained, which has been the case with this fine example.

27

Titre de circulation italien
Italian title
Châssis n° 220793
Moteur n° 616/6 811734

• La plus puissante des 356
• Freins à disque
• Belle restauration ancienne

• The most powerful 356
• Disc brakes
• Nice older restoration with a touch of patina

€ 80.000 – 100.000

1965 PORSCHE 356 C KARMANN 1600 SC

La Porsche 356 SC était la Porsche à moteur culbuté la plus puissante, à l'exception de la version Carrera. Pour la première fois, quatre freins à disque furent installés, conférant à la voiture un pouvoir de freinage plus important.
Livrée neuve en gris, intérieur en simili cuir rouge, elle a été immatriculée pour la première fois à Milan sous le numéro MI989936 par un certain Monsieur Rigamonti, le 11 mars 1965. Son ancienne restauration vieillit très bien et présente une très jolie patine. Elle a été réalisée dans les couleurs conformes à celles d'origine, aussi bien pour l'extérieur que l'intérieur. Les alignements sont corrects et les portes ferment avec facilité, montant que la voiture a été entretenue avec soin. Les chromes sont en bon état, avec une légère patine. L'intérieur accueillant invite à prendre place. Le joli tableau de bord possède ses indicateurs d'origine avec notamment un compte-tour pouvant aller jusqu'à 6000 tr/m, conforme aux derniers modèles de SC. La voiture est toujours équipée de son autoradio Blaupunkt d'origine. La Porsche 356 SC que nous présentons est un très bel exemplaire prêt à prendre la route et participer à de prochains évènements.

The Porsche 356 SC was the most powerful Porsche with a push-rod engine, the Carrera version was the only one producing more power. It also features for the first time four-wheel disc brakes offering extra stopping power.
Delivered new in grey with a red imitation leather interior, it was first registered in Milano on March 11th, 1965 to Signore Rigamonti with the registration number MI989936.
The older restoration it went through is beginning to age very nicely with a very nice patina. It was finished in its original exterior and interior colours. The sides are straight and the doors fit in very nicely showing that the car has led a nice pampered life. The chrome is in nice condition, showing the beginning of a nice patina and the interior is very inviting indeed. The car features a beautiful dashboard with its original gauges and a 6,000 rpm rev counter conform to late SC models. The original Blaupunkt radio is also still fitted. This Porsche 356 SC is a very nice and usable example ready to attend any event.

28

Carte grise française
French title
Châssis n° 911 331 0238
Moteur n° 633 0393

• Historique suivi, matching numbers
• Modèle emblématique
• Restauration de qualité

• Continuous history, matching numbers
• Iconic model
• High quality restoration

€ 160.000 – 200.000

1973 PORSCHE 911 2,4L S TARGA

Cette voiture a été livrée neuve le 12 avril 1973 à San Diego à M. David Bearen qui l'avait commandée de teinte bleu métallisé 8410 avec intérieur en simili beige et sièges sport Recaro en option, comme le confirme le certificat d'authenticité de l'usine Porsche. Les tampons apposés sur le carnet d'origine montrent que l'entretien a été effectué de façon méticuleuse avant que M. Bearen ne cède sa voiture en 1980 à Howard McCluan, employé au San Diego Financial System. Après avoir utilisé la voiture régulièrement jusqu'à 1983, des raisons de santé l'amènent à l'entreposer sans plus la sortir pendant cinq ans, comme l'atteste un courrier écrit lors de la vente du véhicule, le 14 mai 1988. Elle est alors cédée à M. Scott Shepard, de Jacksonville, dans le Wyoming, par l'intermédiaire de Steve Hall, spécialiste de la marque. Son immobilisation réclame des travaux de remise en route, dont les factures sont conservées au dossier. En 1990 M. Shepard entreprend une restauration et fait notamment remplacer le moteur par un 2,7 litres plus

This car was delivered new on 12 April 1973 to a Mr David Bearen in San Diego, who had ordered the car in metallic blue 8410 with beige vinyl interior and Recaro seats as an option, as confirmed on the certificate of authenticity from the Porsche factory. The stamps in the original logbook show that Bearen maintained the car meticulously, before selling it in 1980 to Howard McCluan, who worked in Financial Systems in San Diego. The latter used the car regularly until 1983, when health reasons led him to keep it stored and undriven for a period of five years. This is confirmed by correspondence dated 14 May 1988, when the car was sold. The new owner was Scott Shepard, from Jacksonville in Wyoming, who acquired the car through the marque specialist Steve Hall. Having not been used for some time, re-commissioning work was required, and bills for this are in the file.In 1990 Shepard restored the car, replacing the engine with a more powerful 2.7-litre version, and re-upholstering the interior.

puissant, et refaire la sellerie. Sept ans plus tard, il cède la voiture à un passionné du nom de Percy Lundgren qui en reste propriétaire jusqu'en 2014, soit pendant 19 ans. Il fait réinstaller le moteur d'origine (n°633 0393) après une réfection complète, en 2003. Enfin, en 2011, après huit ans d'utilisation intensive, il entreprend une restauration de haut niveau qui compte notamment plus de 400 heures de carrosserie, une réfection complète de l'intérieur et une reconstruction du moteur. Percy Lundgren décide de se séparer de son véhicule après n'avoir parcouru que 6 500 km car il déclare être allé trop loin dans la restauration et ne plus oser rouler avec son auto préférée ! En 2013 c'est un pilote automobile français qui en fait l'acquisition et qui organise son entrée en France. Depuis cette date, cette Porsche 911 a été entièrement convertie aux règles européennes (feux avant et arrière, clignotants, pare-chocs). Cette Porsche 911 S 2,4 L fait partie des versions les plus recherchées de ce modèle emblématique. Sa restauration de qualité, son historique suivi, avec un nombre de propriétaires limité et tous passionnés, la rendent encore plus désirable. Elle est accompagnée d'un important dossier d'historique.

Seven years later it was sold to an enthusiast by the name of Percy Lundgren, who remained the owner for 19 years, until 2014. In 2003 he had the original engine completely refurbished and re-fitted (n°633 0393). Finally, in 2011, after eight years of intensive use, he carried out a high level restoration that included over 400 hours of work to the body, a complete refurbishment of the interior and an engine re-build. Lundgren then decided to part with his car after a further 6,500 km, saying that he had gone too far with the restoration and no longer dared to drive his favourite car ! A French racing driver acquired it in 2013 and had the car brought to France. Since then, this Porsche 911 has been converted to comply with European regulations (front and rear lights, indicators, bumpers).
This Porsche 911 2.4 S is one of the most highly sought-after versions of the iconic model. The top quality restoration, continuous history and low number of owners – all enthusiasts – make it even more desirable. It is being sold with a comprehensive history file.

29

Carte grise française
French title
Châssis n° 9110301468
Moteur n° 6302037

• Exemplaire français d'origine
• Matching numbers
• Modèle particulièrement recherché

• *Car of French origin*
• *Matching numbers*
• *Particularly sought-after model*

€ 140.000 – 180.000

Vendue neuve en France, matching numbers / *Sold new in France, matching numbers*

1970 PORSCHE 911 2,2L S

Française d'origine, cette voiture a été livrée neuve en mai 1970 à Avignon, et achetée en février 2009 par son actuel propriétaire, président d'un club Porsche régional. Depuis, elle a fait l'objet d'une restauration de carrosserie, avec traitement des soubassements. L'intérieur en simili et tissu noir a été refait, ainsi que les moquettes. La mécanique a fait l'objet d'une révision et la pompe à injection vient d'être refaite. La voiture a retrouvé la route en avril 2010 et, depuis, elle est utilisée régulièrement.
Équipée de son moteur d'origine ("matching numbers"), cette Porsche 911 est dans sa configuration d'origine, avec ses phares jaunes et les projecteurs longue portée qui étaient installés par Sonauto. Seule sa couleur a changée : ivoire d'origine, elle est maintenant orange, teinte qui sied particulièrement à l'époque et au modèle. Elle dispose d'équipements tels qu'un indicateur de pression et de niveau d'huile, et un volant gainé cuir, comme en atteste la fiche Porsche qui l'accompagne.
Dans cette version 2,2 litres S, la 911 est particulièrement recherchée car elle allie la pureté de la première génération à la mécanique plus puissante 2,2 litres de 180 ch. Cet exemplaire, dans un état de présentation particulièrement soigné, en est une très désirable incarnation.

This car of French origin was delivered new in May 1970 to Avignon, and was bought by the current owner, the president of a regional Porsche club, in February 2009. Since that time the bodywork has been restored and the underbody treated. The black vinyl and fabric interior has been renewed, as have the carpets. Mechanically, the car has been serviced and the injection pump has recently been overhauled. The car was put back on the road in April 2010 and has been used regularly since.
Fitted with its original engine (matching numbers), this Porsche 911 is presented in its original configuration, with yellow lights and spotlights installed by Sonauto. Only the colour has changed: originally ivory, it is now orange, a colour that particularly suits the model and is typical of the era. The car has a specification that includes an oil pressure / level gauge and a leather steering wheel, as confirmed by the accompanying Porsche documentation.
The 2.2-litre S version of the Porsche 911 is particularly sought-after, combining the purity of the first generation with the more powerful 2.2-litre 180 bhp engine. This well presented 2.2S is a highly desirable example.

30

Carte grise française
French title
Châssis n° AM120/ 0116
Moteur n° AM115/10/49
0116

• Première main, 63 660 km d'origine
• Carnets, outils d'origine
• Moteur d'origine
• Occasion unique

• One owner, 63,660 km from new
• Booklets, original tools
• Original engine
• A unique opportunity

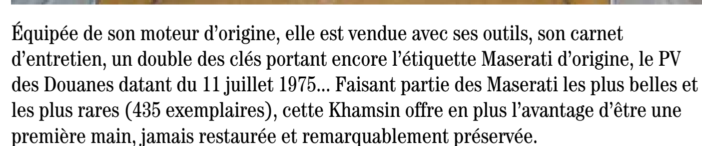
€ 140.000 – 180.000

Première main, 63 660 km d'origine / *One owner and 63,660km from new*

1976 MASERATI KHAMSIN

Cette Maserati Khamsin est la huitième importée en France par les Établissement Thépenier. Inscrite le 15 juillet 1975 dans le registre de l'importateur comme véhicule de démonstration, elle est vendue le 26 juin 1976 à son premier et unique propriétaire. Il l'immatricule le 29 novembre 1976 (le dossier comporte une copie de l'ancienne carte grise) et change d'adresse en 1988, mais la voiture conserve son immatriculation gardoise d'origine. En 2014 et 2015, la voiture a bénéficié de travaux réalisés chez un spécialiste bien connu des Citroën-Maserati SM2A : révision du distributeur hydraulique, du mécanisme de commande des phares, remplacement de deux sphères de freins. Les vidanges ont été effectuées et un test des compressions moteur a été réalisé, avec un résultat satisfaisant : tous les cylindres montrent une valeur située entre 9 et 10. Du côté carrosserie, un voile de peinture a été posé dans les années 1980. Aujourd'hui, le compteur affiche 63 660 km et la voiture se présente dans un état d'origine rare, avec un habitacle qui montre une sellerie et des garnitures superbement patinées.

This is the eighth Maserati Khamsin imported to France by Établissement Thépenier. Entered on July 15, 1975 in the importer's register as a demonstrator, it was sold on June 26, 1976 to its first and only owner who registered it on November 29, 1976 (the folder contains a copy of the old registration document). Despite a change of address in 1988, the car retained its original registration number. During 2014 and 2015, the car benefited from work carried out by well-known specialist for Citroën-Maseratis, SM2A, and it included revision of the hydraulic distributor, the control mechanism for the headlamps, and the replacement of two accumulators for the brake system. Oil changes were made and a test of the engine compression was performed with satisfactory results: all cylinders showed a value of between 9 and 10. Moreover, a layer of paint was sprayed in the 1980s. Today, the meter reads 63,660km and the car comes in a rare original condition, with an interior featuring upholstery with beautiful patina. Powered by its original engine, it is sold with its



Équipée de son moteur d'origine, elle est vendue avec ses outils, son carnet d'entretien, un double des clés portant encore l'étiquette Maserati d'origine, le PV des Douanes datant du 11 juillet 1975... Faisant partie des Maserati les plus belles et les plus rares (435 exemplaires), cette Khamsin offre en plus l'avantage d'être une première main, jamais restaurée et remarquablement préservée.

original set of tools, its service book, its spare key still with its original Maserati label, and the Customs record dated July 11, 1975... As one of Maserati's most beautiful and rarest models with just 435 produced, this Gandini-designed Khamsin offers the advantage of being a first-hand car that has never been restored and is in a remarkably well preserved state.

31

Titre de circulation allemand
German title
Châssis n° AM 101.2242
Moteur n° 101.2242

• Un des quatre exemplaires construits
• Magnifique exemple de l'âge d'or des GT des années 1960
• Dans la même famille depuis 1967

• *One of four examples built*
• *Magnificent example from the 1960s - the golden age of the GT*
• *Same family ownership since 1967*

€ 400.000 – 600.000

Un des seulement quatre exemplaires construits / *One of just four examples built*

1962 MASERATI 3500 GT PAR FRUA

Ce coupé Maserati 3500 GT doté d'une carrosserie Frua unique a été livré neuf le 13 juillet 1962 à l'importateur Maserati en Allemagne, Auto-König, à Munich. Il était alors de teinte gris métallisé et a été vendu à son premier propriétaire, Werner Ruppertzhoven, de Düsseldorf, qui l'a immatriculé le 24 juillet 1962. Autour de 1963, la couleur a été remplacée par un rouge bordeaux, avant que la voiture ne revienne en 1967 chez Auto König. Le 2 juin 1967, elle trouvait un nouveau propriétaire demeurant à Assenhausen, à côté de Munich. Depuis, elle n'a plus jamais quitté la famille et c'est là qu'elle a été retrouvée, dans le garage où elle dormait depuis de longues années... Cette voiture fait partie des quatre exemplaires de Maserati 3500 GT fabriqués par Frua, en 1961 et 1962, tous différents. Pour Maserati, la 3500 GT a joué le même rôle que la 250 GT pour Ferrari. Elle a permis au constructeur de passer du stade artisanal à celui de constructeur automobile à part entière. Avant ce modèle, la marque reprise par la famille Orsi avait proposé des voitures dérivées de la compétition, comme l'A6 1500 et les A6G/2000 : des voitures à la mécanique raffinée, mais un peu délicates et qui ne répondaient pas aux exigences de confort d'une clientèle fortunée, si bien que leur production était restée confidentielle. Orsi avait engagé en 1953 l'ingénieur Giulio Alfieri et une de ses premières missions sera de concevoir une Maserati de Grand Tourisme plus adaptée à un usage régulier. Il met alors au point la 3500 GT, voiture tellement bien née qu'elle sera produite à 1 975 exemplaires entre 1957 et 1965. Elle est animée par un six-cylindres 3,5 litres dérivé de celui de la 350 S, à deux ACT et double allumage. Avec ses trois carburateurs Weber, il développe 220 ch et emmène la voiture à 210 km/h. Il est relié à une boîte ZF à quatre ou cinq rapports. L'habitacle est aménagé de façon luxueuse, avec un tableau de bord superbe à cinq instruments et une sellerie cuir. Pour la carrosserie, plusieurs ateliers ont soumis leur projet, comme Zagato, Frua et Allemano, qui ont déjà collaboré avec la marque sur ses

This Maserati 3500 GT coupé with unique coachwork by Frua was delivered new on 13 July 1962 to the Maserati importer in Germany, Auto-König, in Munich. Presented in metallic grey, it sold to its first owner, Werner Ruppertzhoven, from Düsseldorf, who registered the car on 24 July 1962. Around 1963, the colour was changed to burgundy red, and the car then returned to Auto König in 1967. It found a new owner on 2 June 1967, living in Assenhausen, near Munich. From that day on it remained with the same family and this was where the car was found, in the garage where it had lain for many years... The car on offer is one of four examples of the Maserati 3500 GT built by Frua in 1961 and 1962, each one different. The 3500 GT did for Maserati what the 250 GT had achieved for Ferrari. It enabled the constructor to pass from the status of an artisan to that of a car manufacturer operating on a different scale. Before this model, the marque now run by the Orsi family had offered cars derived from racing machines, such as the A6 1500 and the A6G/2000: cars that were sophisticated mechanically but rather high maintenance and without the level of comfort demanded by a wealthy clientèle, and therefore only produced in very limited numbers. In 1953 Orsi hired the engineer Giulio Alfieri whose first task was to design a Grand Touring Maserati better suited to everyday use. He developed the 3500 GT, that was such a success that 1,975 examples were produced between 1957 and 1965. It was powered by a 3.5-litre six-cylinder engine derived from that of the 350 S, with twin OHC and dual ignition. With triple Weber carburettors, it produced 220 bhp, capable of a top speed of 210 km/h. It was mated to a ZF box with four or five gears. The passenger compartment was luxuriously equipped, with a superb dashboard sporting five instruments and leather upholstery. Several coachbuilders submitted proposals to design the body, including Zagato, Frua and Allemano, who had already collaborated with the marque on earlier models.

modèles précédents. Mais c'est le dessin de Touring qui reçoit finalement l'assentiment de la famille Orsi et c'est donc sous cette forme que l'on connaît généralement le coupé Maserati 3500 GT.
Cela n'a pas empêché les autres carrossiers de continuer à proposer d'autres projets, comme il était de coutume en Italie : Allemano (quatre prototypes en 1958/1959), Bertone (un exemplaire en 1959), Boneschi (deux coupés en 1962/1963), Moretti (un exemplaire en 1966), Vignale (un Spider en plus de sa version adoptée comme Spider officiel). De son côté, Pietro Frua donnait naissance à un Spider en 1959 et à quatre coupés spéciaux en 1961 et 1962, dont fait partie celui que nous proposons. Frua avait déjà collaboré sur les A6G/2000 et, avec un style très personnel mêlant agressivité et élégance, il donnait à la 3500 GT une allure préfigurant la future Sebring : calandre quatre phares, ceinture de caisse assez haute, grandes surfaces vitrées.

However, it was the design by Touring that finally won the Orsi family's approval, and it is in this form that the Maserati 3500 GT coupé is generally known. The other coachbuilders continued to propose other projects, as was the custom in Italy : Allemano (four prototypes in 1958/1959), Bertone (on example in 1959), Boneschi (two coupés in 1962/1963), Moretti (one example in 1966), Vignale (one Spider in addition to the version adopted as the official Spider). Pietro Frua also created a Spider in 1959 along with four special coupés in 1961 and 1962, one of which is the example on offer. Frua, who had previously collaborated on the A6G/2000, offered a very individual style that fused elegance with a sense of aggression, giving the 3500 GT an appearance that prefigured the future Sebring: a grill with four lights, a high waistline and a large area of glass.

Werner Ruppertzhoven, Archiv: Stefan Dierkes

La voiture que nous présentons respire les performances et le luxe. La mention posée sur la carrosserie, "Creazione P. Frua", donne toute son exclusivité à cette voiture bien préservée dans son état d'origine. Les sièges recouverts de cuir noir ont la patine du temps et sont d'origine. Cette Maserati de Grand Tourisme symbolise tout ce qu'il y a de plus exclusif et de plus recherché aujourd'hui dans une automobile de collection. Elle possède la rareté, la beauté de sa ligne est à couper le souffle, son moteur est un des plus performant de l'époque. Avec son dessin unique, plus réussi car plus élancé que la 3500 GT de série, cette 3500 GT spéciale se démarque de toute la production de belles GT des années 1950/1960, et sa spécificité représente un billet d'entrée garanti aux meilleurs Concours d'Elégance de la planète. C'est une occasion rarissime.

The car we are presenting exudes high performance and luxury. It has been preserved in original condition and the inscription on the body "Creazione P. Frua" gives the car all its exclusivity. The black leather-clad seats are original and present an aged patina. This Grand Touring Maserati represents everything that is exclusive and sought-after in a collector's automobile today. It possesses rarity, stunningly beautiful styling and one of the most powerful engines of its day. With its unique design, more slender than the 3500 GT production model, this special 3500 GT stands out from every other GT of the 1950s and 1960s, and its uniqueness represents a guaranteed entry into all the best Concours d'Elégance events around the world. This is a rare opportunity indeed.

32

Titre de circulation suédois
Swedish title
Châssis n° AM 115 0876

• Restauration de grande qualité par un spécialiste de la marque
• Dessin superbe
• Couleur rare pour ce modèle

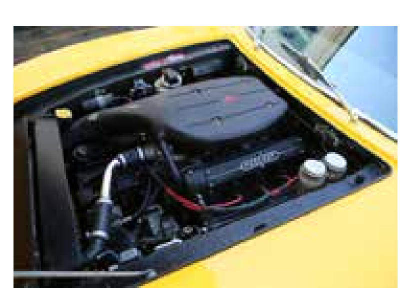
• High quality restoration from marque specialist
• Iconic design
• Rare colour for this model

€ 230.000 – 270.000

1969 MASERATI GHIBLI 4.7L

La Maserati Ghibli n'a pas besoin de longues présentations auprès des passionnés de voitures italiennes. Avec son dessin de toute beauté, elle est capable de rivaliser avec des voitures aussi célèbres que les Lamborghini Miura ou Ferrari Daytona. Moins radicale que la Miura, plus sobre et plus élégante, elle offre des performances comparables. De son côté la Daytona, plus sportive et plus rapide, laissait à la Ghibli une clientèle d'amateurs raffinés.
L'exemplaire que nous présentons est sorti d'usine en 1969, de teinte jaune avec sellerie en cuir noir. Vendue non loin de Rome, cette Ghibli y est restée jusqu'en 1976 avant d'être présentée à une réunion du club Maserati suédois, à Haverud, par un concessionnaire italien. Il espérait y trouver un acheteur, ce qui fut en effet le cas : c'est le président du club, Uno Lingmark, qui a fait l'acquisition de la voiture, la ramenant ensuite à Stockholm avec Niklas Hannah, aujourd'hui consultant pour Artcurial et qui n'était alors âgé que de 15 ans. Assis à l'arrière, il vivait un moment qui allait décider de sa future carrière. L'immatriculation italienne « Roma F10629 » fut conservée jusqu'à ce que la voiture reçoive le numéro suédois qu'elle porte encore aujourd'hui.

The Maserati Ghibli needs little introduction to the Italian car enthusiast and surely this must be one of the most iconic designs of all time rivalling amazing designs like the Lamborghini Miura and the Ferrari Daytona. Maserati's take on the ultimate supercar was less wild than the Miura, more restrained and classy, but providing the same performance. The Daytona was rawer and had more racing built into it, leaving the Ghibli to take care of the more refined supercar client.
This particular car left the factory in 1969 and was finished in yellow with a black leather interior. Sold in the Rome area, it remained there until 1976 when it was driven to the Swedish Maserati Club's meeting in Haverud by an Italian dealer. The latter hoped to find a customer for the car at the event and he was indeed successful. The car was bought by the Chairman of the Club, Uno Lingmark who drove the car back to Stockholm together with Artcurial's current car specialist Niklas Hannah, who was only 15 years old, in the back seat creating a memory that decided his future career. The classical "Roma F10629" registration number was kept until the car was registered with its current Swedish plates.



Les années sont passées et la voiture a changé plusieurs fois de mains jusqu'au propriétaire actuel qui l'a récupérée dans un état plutôt médiocre. Elle a été alors confiée à Ake Nordquist, d'AMK, à Saltsjö-Boo (à côté de Stockholm), pour une restauration mécanique et de carrosserie. A l'intérieur, la sellerie a été refaite et les factures des travaux effectués font partie du dossier. Elle est encore équipée de son moteur d'origine et les numéros correspondent ("matching numbers").
Voiture spectaculaire, cette Maserati Ghibli est en bon état et présente une couleur superbe, souvent considérée comme la meilleure pour ce modèle. Les exemplaires qui en sont dotés étant rares, l'occasion d'en retrouver un en vente pourrait donc ne se représenter que dans plusieurs années.

The years passed quickly and the car changed owners and eventually it was bought by the current owner in a rather depressive condition. GRD593 was duly sent to well renowned Maserati restorer Ake Nordquist's AMK in Saltsjö-Boo, outside of Stockholm, where it went through a mechanical and body restoration. The interior was re-trimmed and invoices of the restoration work are available. The original engine has always remained with the car and is of course matching numbers.
This Ghibli is a spectacular car in great condition with an equally spectacular colour, that many think is the best colour for a Ghibli. Few were made in this colour, so it can be a long time until another one turns up for sale.

33

Carte grise française
French title
Châssis n° 9796

• Restauration de haut niveau
• Excellentes qualités routières
• Seule Ferrari de série carrossée par Bertone

• High level restoration
• Excellent driving characteristics
• The only series production Ferrari bodied by Bertone

€ 70.000 – 90.000

1975 FERRARI 308 GT4

La Ferrari 308 GT4 que nous présentons a bénéficié l'an dernier d'une restauration complète, effectuée à grands frais (plus de 45 000 € de factures) : mécanique, freins, faisceaux électriques, suspensions et carrosserie ont été entièrement revus, sans compter. L'habitacle lumineux est très bien préservé, avec une sellerie noire qui présente une très belle patine, tout comme les moquettes, légèrement élimées par endroit. Lors de notre essai routier, cette 308 GT4 nous a montré toute satisfaction. Son moteur 3 litres de 255 chevaux accouplé à sa boîte cinq rapports en font une voiture aussi efficace qu'agréable à conduire sur petites routes et long parcours.
Rappelons que la 308 GT4 est la seule Ferrari de série carrossée par Bertone, et qu'elle a l'avantage de combiner un moteur central et une configuration 2+2, ce qui permet d'emmener deux enfants ou deux personnes de petite taille, au contraire des 308 dessinées par Pininfarina. Elle a d'abord été commercialisée sous le nom de Dino, comme la 206 GT, avant d'intégrer en mai 1976 le catalogue Ferrari. Elle est aujourd'hui réputée parmi les ferraristes comme la meilleure 308 et l'état irréprochable de celle que nous présentons représente une occasion d'en acquérir un très bel exemplaire.

The Ferrari 308 GT4 that we are offering has just benefited from a complete restoration last year, which was carried out at great expense (with over € 45,000 of invoices): mechanicals, brakes, wiring harnesses, suspension and bodywork have all been comprehensively redone or refurbished. The airy and light interior is very well preserved, with black upholstery that has a beautiful patina, like the carpets, though slightly threadbare in places. During our test drive, this 308 GT4 performed to our entire satisfaction. Its 255bhp 3.0-ltre engine is mated to a five-speed gearbox for a very efficient package and the car is very pleasant to drive on both twisty country roads as well as cruise peacefully on long highway journeys.
You may remember that the 308 GT4 is the only series production Ferrari bodied by Bertone (with Marcello Gandini styling), and has the advantage of combining a central engine with a 2 + 2 seating configuration, allowing you to take two children or two small people, unlike the Pininfarina-designed 308. It was at first marketed under the Dino brand name, a trend started with the 206 GT, before becoming a part of the Ferrari catalogue in May 1976. Ferraristis now acknowledge the 308 GT4 as the best of all the 308s and this one, which is in a perfect condition, presents a rare opportunity to acquire a really fine example.

34

Titre de circulation italien
Italian title
Châssis n° 23027

• Historique limpide
• Très faible kilométrage, bel état d'origine
• Modèle de plus en plus recherché

• Continuous history
• Very low mileage, in good original condition
• Increasingly sought after model

€ 140.000 – 180.000

1978 FERRARI 308 GTB

Vendue neuve en Italie et immatriculée le 13 mars 1979 dans la province de Matera, cette Ferrari 308 GTB est restée, depuis, entre les mêmes mains et n'est arrivée en France que très récemment. Le compteur affiche 12 889 km, ce que le propriétaire nous indique comme étant le kilométrage d'origine. La voiture est en état d'origine, non restaurée et a simplement bénéficié il y a quelques années d'une peinture de qualité, dans sa belle teinte bleue d'origine. La sellerie en cuir beige est dans un état exceptionnel d'origine, au même titre que les moquettes bleu nuit, et les garnitures de portes sont encore recouvertes par les plastiques de protection, gage d'une excellente conservation. L'équipement comporte un système d'air conditionné, qui était proposé à l'époque en option.
Fait exceptionnel, cette voiture est accompagnée de ses carnets, de sa facture d'achat originale, de sa trousse à outils et de son cric d'origine.
Il est rarissime de trouver une voiture dans un tel état, avec un historique aussi simple et limpide. La 308 GTB, dans cette version acier à carter sec, est une voiture de plus en plus recherchée : cet exemplaire, avec son coloris chic et peu courant, ainsi que son état de préservation hors du commun ne manquera pas d'attirer l'attention des amateurs.

Sold new in Italy and registered on March 13, 1979 in the province of Matera, this Ferrari 308 GTB has remained in the same hands since, and arrived in France only recently. The counter shows 12,889 km, which the owner assures us is the original mileage. The car is in original and unrestored condition and only received a few years ago a quality re-spray in the car's original blue shade. The beige leather upholstery is in exceptional original condition, as well as the midnight blue carpets and the door trim linings are still covered by the car's original protective plastic, guaranteeing an excellent preservation. Equipment includes an air-conditioning system, which was proposed as an option in that period.
The car comes with its books, its original purchase invoice, its toolkit and its original jack. It is rare to find a car in such condition and with a continuous history. The 308 GTB, in steel version with a dry sump, is a car that is increasingly sought after. This example with its chic and unusual color and its extraordinary state of preservation will surely attract the attention of serious enthusiasts.

35

Titre de circulation italien
Italian title
Chassis n°
ZA9C005A0GLA12909

• 29 000 kms d'origine, vendue neuve en Suisse
• Sortant d'une révision complète et poussée par Toni Sisinni
• Véritable OVNI de la route au design unique

• 29 000 kms from new, sold new in Switzerland
• Fully serviced by Toni Sisinni
• A real road-going spaceship with a unique design

€ 360.000 – 410.000

Une des quatre premières Quattrovalvole / *One of the first four Quattrovalvole*

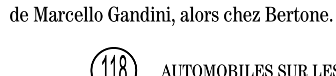
1988 LAMBORGHINI COUNTACH 5000 QUATTROVALVOLE

Quand la dernière version de la Miura, la SV, fut présentée au public au Salon de Genève 1971, la voiture, pourtant très belle et spectaculaire, fut éclipsée par sa voisine sur le stand Lamborghini ; le prototype de la Countach LP 500. En 1973, la première Countach de série est présentée au public au Salon de Genève. Au fil des années, elle évolue mécaniquement et esthétiquement, la Countach 5000 QV étant construite à partir de 1985 et jusqu'à 1988, date de l'avènement de la Countach 25ème anniversaire.
L'exemplaire présenté a été vendu neuf en Suisse en 1988. Elle part dans les années 90 en Italie où elle sera vendue à l'actuel propriétaire, grand amateur de la marque, par l'intermédiaire d'un marchand de Bassano del Grappa. La voiture est alors envoyée directement chez l'excellent spécialiste Lamborghini Toni Sisinni (Automobiles TS), à côté de Paris, pour recevoir une révision totale et très poussée (autour de 18 000 € de factures dans le dossier) avec dépose du moteur, remplacement du système complet d'embrayage, des supports moteur, de la plupart des durites, rectification du volant moteur, des suspensions, nettoyage complet des carburateurs et gicleurs, réfection des étriers de freins… Bref, tout ce qui était à faire sur cette Countach a été fait. Lors de ce long séjour à l'atelier, Toni Sisinni a remarqué plusieurs détails étonnants sur cette Quattrovalvole comme le radiateur d'huile placé dans l'aile avant droite (montage d'usine) alors que sur ce modèle, il est normalement placé dans l'aile arrière gauche. Egalement, le numéro de châssis (bonne frappe d'usine) n'est pas placé à l'endroit habituel pour le modèle. Après recherche auprès de ses contacts chez Lamborghini, Toni a découvert qu'il s'agissait sans aucun doute d'une des quatre premières 5000 Quattrovalvole livrées avec ces caractéristiques précises. De plus, il est aisé de lire le lettrage du numéro de châssis, le G correspondant à l'année 1985. Pour information, si le châssis était de

Despite its spectacular good looks, when the final version of the Miura, the SV, was presented to the public at the Geneva Motor Show in 1971, it was eclipsed by its neighbour on the Lamborghini stand, the Countach LP 500 prototype. The first production Countach appeared at the Geneva Motor Show in 1973. It evolved mechanically and aesthetically over the years, and the Countach 5000 QV was produced between 1985 and 1988, the date of the 25th Anniversary Countach edition.
The example on offer was sold new in Switzerland in 1988. It left for Italy in the 1990s where it was acquired by the current owner, a serious marque enthusiast, bought through a dealer in Bassano del Grappa. The car was sent directly to the renowned Lamborghini specialist Toni Sisinni (Automobiles TS), near Paris, to undergo a full and thorough service (around € 18,000 of invoices in the file). This included taking the engine out, replacing the entire clutch mechanism, the engine mounts and majority of hoses, adjustment of the fly wheel and the suspension, cleaning of the carburettors and jets, repair of the brake calipers... in short, everything that needed doing to this Countach was done. During the car's extended stay in his workshop, Toni Sissini noticed several unusual details on this Quattrovalvole, such as the oil cooler, which was positioned in the right front wing (factory fitted), whereas it was normally placed in the rear left wing on this model. Also, the chassis number (factory stamped) was not in the usual position for this model. After checking with his contacts at Lamborghini, he discovered that this was without a doubt one of the first four examples of the 5000 Quattrovalvole, delivered with these particular characteristics. Additionally, the letter in the chassis number is easy to read, and the G corresponds to the year 1985. If the chassis had been from 1988, the corresponding letter would have been J. This is therefore a very interesting Countach historically. The interior is splendid, the red

1988, la lettre correspondante serait le J. Il s'agit donc d'une Countach très intéressante historiquement. L'intérieur est splendide, les sièges recouverts de cuir rouge sont en excellent état, les moquettes rouges superbes. Son compteur affiche 29 000 km, avec certitude son kilométrage d'origine, confirmé par Toni Sisinni.
La Countach, en plus du plaisir qu'elle procure à voyager, représente un excellent investissement, recherché par une clientèle de la génération des 40 ans, très dynamique actuellement et de plus en plus dans les années à venir, capital disponible grandissant pour acquérir le rêve d'enfant. Aucune autre automobile ne ressemble à cet OVNI de la route. Elle est une hymne à l'automobile italienne et certainement la plus belle réussite de Marcello Gandini, alors chez Bertone.

leather seats in excellent condition and the red carpets superb. The odometer records 29 000 km, which is certainly the original mileage, confirmed by Toni Sissini.
The Countach, in addition to the pleasure it offers at the wheel, represents an excellent investment, sought after by a clientèle in their 40s, currently very active and becoming more so as the means to acquire their childhood dreams increases. There is no other car resembling this road-going spaceship. It is an ode to the Italian automobile and undoubtedly the most beautiful creation of Marcello Gandini while at Bertone.



36

Titre de circulation allemand
German title
Châssis n° EX1 B014
Moteur n° TY7 32190

• Restauration poussée
• Modèle exclusif et rare
• Marque prestigieuse

• *High quality restoration*
• *Rare and exclusive model*
• *Prestigious marque*

€ 160.000 – 200.000

1958 FACEL VEGA EXCELLENCE

Dans l'histoire de l'automobile, la Facel Excellence occupe une place à part. D'abord par sa marque : Jean Daninos, a réussi à lancer en 1954 une marque française d'automobiles de luxe, à une époque où le pays a perdu ses constructeurs les plus prestigieux. Par sa carrosserie, ensuite : une berline basse, racée, aussi luxueuse qu'une Bentley et aussi rapide qu'une Jaguar, grâce à une mécanique américaine puissante et fiable. Par sa rareté, enfin : entre 1958 et 1964, 145 exemplaires d'Excellence série 1 et huit de série 2 ont été produits. Présentée en 1956 mais disponible à partir de 1958, l'Excellence se distingue par une finition qui mêle subtilement le luxe à l'exclusivité : son tableau de bord peint et couvert de cadrans affiche une connotation sportive qui vient en écho à son puissant moteur Chrysler qui lui permet de rivaliser avec des sportives de brillante réputation.
La Facel Excellence que nous présentons, une des premières produites, a été vendue neuve à la Compagnie Générale de Fabrication, avenue d'Iéna, à Paris, avant d'être achetée en 1959 par le baron Dominique de Dietrich, domicilié dans le Bas-Rhin. En 1960, elle était immatriculée au nom des Établissements Guitton, avenue de la Grande Armée à Paris et restait apparemment parquée dans un garage en attendant un nouvel acquéreur, qui se présentait sous la personne d'Olivier Delafon, propriétaire du musée des voitures de chefs d'État, qui la gardait de 1988 à 1993. Elle passait ensuite entre les mains d'un collectionneur dans la région d'Auxerre de 1993 à 2006, date à laquelle elle était achetée par son actuel propriétaire, qui la confiait pour une restauration de haut niveau à Castels Automobile Restauration Alain Delavaux, spécialiste de la marque en France, à Cadouin (Dordogne). La voiture était alors complètement démontée, avec dépose de la carrosserie pour qu'elle puisse être sablée et repeinte, alors que la mécanique bénéficiait d'une remise en état complète.

The Facel Excellence occupies a special place in the history of the automobile. Firstly for the marque itself: Jean Daninos launched the luxury French automobile marque in 1954, at a time when the country had lost its most prestigious manufacturers. Secondly for its body: a low, elegantly styled saloon that was as luxurious as a Bentley and as fast as a Jaguar, thanks to its powerful and reliable American engine. Finally for its rarity: between 1958 and 1964, just 145 examples of the Excellence series 1 and eight series 2 were produced. Presented in 1956 and available from 1958, the Excellence was distinguished by its subtle blend of luxury and exclusivity: the painted dashboard packed with dials had a sporty feel in keeping with the 6.4-litre Chrysler engine that allowed it to match some of the best sports cars around.
The Facel Excellence on offer, one of the first to be produced, was sold new to the Compagnie Générale de Fabrication, on avenue d'Iéna in Paris, before being bought in 1959 by Baron Dominique de Dietrich, who lived in the Bas-Rhin region. In 1960, it was registered in the name of the Établissements Guitton, avenue de la Grande Armée in Paris, and apparently remained parked up in a garage waiting for a new owner, who appeared in the name of Olivier Delafon, owner of the museum of presidential cars. He kept the car from 1988 to 1993. It then passed into the hands of a collector from the Auxerre region between 1993 and 2006, the year it was bought by the current owner. He then had a top-level restoration carried out by Castels Automobile Restauration Alain Delavaux, the French marque specialist based in Cadouin (Dordogne). The car was completely dismantled, the body sandblasted and repainted, and completely overhauled mechanically. The upholstery was also totally restored by the Merle workshop, in Terrasson, for a cost of over 12 000 €. A file of invoices and numerous photos document this exhaustive restoration.

La sellerie était elle aussi complètement restaurée par l'atelier Merle, de Terrasson, pour plus de 12 000 €. Un dossier de nombreuses factures et de nombreuses photos documente cette restauration poussée. En 2011, quelques améliorations techniques ont été effectuées en Allemagne (direction, carburateur, etc…). Depuis la restauration, la voiture n'a pas parcouru plus de 3 000 km entre les mains de son propriétaire allemand, qui est d'ailleurs membre de la très dynamique Amicale Facel.
De teinte bleu foncé avec sellerie en cuir beige, cette voiture est équipée d'un V8 Chrysler de 5 907 cm3 développant 355 ch, d'une boîte trois rapports automatique, de vitres électriques et d'une assistance de direction. Elle est accompagnée d'une carte d'identité FIVA. En plus de l'intérêt propre de ce modèle rare, exclusif et racé, sa restauration de haut niveau en fait un exemplaire particulièrement attractif.

In 2011, some technical improvements were carried out in Germany (steering, carburettor etc). Since the restoration, the car has covered just 3 000 km in the hands of its German owner, who is a member of the very active club Amicale Facel.
Presented in dark blue with beige leather interior, this car is equipped with a 5907cc V8 Chrysler engine producing 355 bhp, a three-speed automatic gearbox, electric windows and power-steering. It comes with FIVA identity card. In addition to the interest this rare, exclusive and highly distinguished model deserves, the top-level restoration carried out makes this example particularly attractive.

37

Carte grise française
French title
Châssis n° 670935
Moteur n° W2231-8

• Modèle des débuts « Early »
• Plus de 87 000 € de factures récentes
• Moteur d'origine

• *Early version*
• *Over € 87,000 of recent invoices*
• *Original engine*

€ 70.000 – 90.000

1951 JAGUAR XK 120 ROADSTER

Vendue neuve en France par les Établissements Royal Élysées, la Jaguar XK 120 que nous présentons a appartenu à un collectionneur parisien avant d'être cédée en 2006 au propriétaire actuel. Important collectionneur de Jaguar, Président de l'Amicale Jaguar de France, il souhaitait pouvoir engager cette voiture en rallye, et qu'elle puisse être utilisée régulièrement sans problème. Il l'a donc confiée aux ateliers Sontrop, spécialiste réputé basé en Bourgogne. Entre 2006 et 2012, celui-ci a procédé à une remise en état de la voiture, effectuant notamment les travaux suivants : réfection totale du moteur et des carburateurs, révision du système de freinage, de la boîte de vitesses, des compteurs... La ligne d'échappement est neuve. Les accessoires ont été démontée et la voiture entièrement repeinte. L'ensemble des travaux totalise un montant de 87 000 € et nous invitons vivement tout acheteur potentiel à consulter les factures correspondantes. La voiture est équipée d'un Tripmaster, de deux "aeroscreen Brooklands" et d'une sangle de cuir de retenue du capot. L'intérieur en cuir noir présente une belle patine et la peinture "old english white" se marie à merveille avec la ligne élégante. Il s'agit d'une des premières versions acier, équipée de son moteur d'origine et elle a bénéficié d'une belle remise en état, ce qui la rend particulièrement désirable aux yeux de l'amateur.

Sold new in France by the Établissements Royal Elysees, this Jaguar XK 120 that we are offering belonged to a Parisian collector before being sold in 2006 to the current owner, an important collector of Jaguars and president of the Amicale Jaguar de France. He wanted to prepare this car for rallying and at the same time to use it regularly without problems. He entrusted the job to the garage Sontrop, renowned specialists based in Bourgogne. Between 2006 and 2012, they carried out a thorough refurbishment of the car, including the following: a total repair of the engine and the carburetors, the brake system and the gearbox were overhauled and the exhaust system is new. The accessories were removed and the car was completely repainted. The entire project totaled an amount of € 87,000 the corresponding invoices are in the file coming with the car. The car is equipped with a Tripmaster, two "Brooklands Aeroscreens" and the bonnet is retained with leather straps. The black leather interior has a beautiful patina and the "Old English White" color goes perfectly well with the elegant line.
This is an early version with steel bodywork, still powered by its original engine and has had a beautiful restoration, which makes it particularly desirable in the eyes of the true enthusiast.

38

Carte grise française
French title
Châssis n° DB4/564/R

• Modèle noble et recherché
• Restauration de haut niveau
• Améliorations astucieuses et discrètes

• *Distinguished and sought after model*
• *Top-level restoration*
• *Astute and discreet improvements*

€ 400.000 – 480.000

Equipée de la climatisation, direction assistée / *Fitted with climate control, power steering*

1959 ASTON MARTIN DB4 SÉRIE II

Rendues légendaires par James Bond autant que par leurs qualités routières, les Aston DB combinent le raffinement d'un intérieur britannique au charme d'un dessin d'origine italienne et au brio d'un moteur noble. Celui-ci, dérivé du six-cylindres Lagonda conçu sous l'autorité de WO Bentley, est complètement revu, pour la DB4, par Tadek Marek : il conserve les deux arbre à cames en tête mais abandonne la fonte au profit de l'aluminium et fait passer la cylindrée à 3,7 litres. Pour la carrosserie, Aston Martin se tourne vers la Carrozzeria Touring et adopte son mode de fabrication "superleggera", ou les panneaux en alliage sont portés par une légère structure tubulaire. Forte de 240 ch, cette superbe automobile dépasse 225 km/h et, lors de sa présentation en 1958, la DB4 est saluée par des commentaires flatteurs.

The DB series is legendary, made famous not just by James Bond, but also by its driving qualities, combining the refinement of a luxurious British interior, the charisma of an original Italian design and the brio of an imposing engine. Derived from the six-cylinder Lagonda engine designed under the authority of W O Bentley, this engine was completely rebuilt by Tadek Marek for the DB4: it retained the overhead twin cam but replaced the cast iron with aluminium and increased the capacity to 3.7-litres. Aston Martin turned to Carrozzeria Touring for the body, opting for the "superleggera" build, with alloy panels fitted to a lightweight tubular structure. With 240 bhp at its disposal, this superb automobile was capable of over 225 km/h and when it was presented in 1958 the DB4 was greeted with critical acclaim.

En 2007, la DB4 Série II que nous présentons a été achetée en Angleterre par un spécialiste français qui s'est engagé dans une restauration totale, sans considération de coût. La caisse a été entièrement mise à nu et la voiture a été convertie en conduite à gauche. Un dossier de photos témoigne des travaux effectués. Cinq ans plus tard, en 2012, cette Aston Martin DB4 a été acquise par le propriétaire actuel, un collectionneur de Porsche. Désireux de pouvoir utiliser cette voiture facilement et en toute sécurité, il a décidé de lui apporter quelques améliorations, en commençant par l'équiper d'une boîte cinq vitesses (la boîte quatre rapports d'origine est fournie avec la voiture). Les freins comportent huit pistons Coopercraft et des flexibles aviation, et la direction est équipée d'une assistance électrique. Le moteur a été refait pour pouvoir être alimenté sans problème à l'essence sans plomb, et il a reçu un allumage électronique, une pompe à essence gros débit et un ventilateur additionnel. Il faut noter que le numéro de moteur qui correspond à celui d'origine 370/556 a été refrappé à une date indéterminée.
Pour le confort intérieur, un système de climatisation a été installé et l'isolation phonique et thermique a été améliorée. Des ceintures de sécurité ont été posées à l'avant. La voiture est équipée de cinq jantes Borrani chaussées de pneus Avon ZZ. Elles rehaussent la belle peinture gris métallisé qui se marie à la perfection avec la ligne élégante de cette GT de grande classe, fiabilisée et particulièrement adaptée à la circulation moderne.

The DB4 Series II presented was bought in England in 2007 by a French specialist, who decided to carry out a no-expense spared restoration. The car was stripped down, and converted to left-hand drive. A file of photographs documents the work carried out. Five years later, in 2012, the car was acquired by the current owner, a Porsche collector. Wanting to be able to use the car easily and safely, he decided to carry out certain upgrades, starting with a five-speed gearbox (the original four-speed box will be supplied with the car). The brakes are fitted with eight Coopercraft pistons and aviation hoses, and the steering has electric power steering. The engine was rebuilt to run on unleaded fuel and fitted with electric ignition, a large fuel pump and an extra fan. It is noted that the engine number corresponding to the original 370/557 was re-stamped at an unknown date.
Climate control was fitted for increased passenger comfort and the sound and thermal insulation has been improved. Front seat belts were fitted. The car is equipped with five Borrani wheels fitted with Avon ZZ tyres. These complement the beautiful metallic grey livery and elegant styling of this high class GT, upgraded for improved reliability and perfectly suited to driving in today's traffic.

39

Carte grise française
French title
Châssis n° DB6/3567/R
Moteur n° 400/4001/VC

• Restauration importante avec dossier photos
• Rare version Vantage d'origine
• Même propriétaire de 1977 à 2007
• Deux dossiers de l'historique avec factures et suivi

• Important restoration with file of pictures
• Rare Vantage model
• Same ownership from 1977 to 2007
• Two files of history and invoices

€ 350.000 – 400.000

Matching numbers, restaured by Post Vintage

1969 ASTON MARTIN DB6 VANTAGE

Le modèle présenté, une véritable DB6 Vantage avec trois double-carburateurs Weber et son taux de compression plus élevé, a été commandé neuf par le concessionnaire Aston Martin H.R. Owen, London SW7 et immatriculé pour la première fois le 27 mars 1969 au nom de A.W. Daubeny de Moleyns, Burnham House en Ecosse.
Le 31 mai 1973, elle passe entre les mains de David Thomas Brian Harries à Llanelli en Ecosse toujours. En 1977, elle change de mains et est achetée par David Mason qui la garda jusqu'en 2007. Une restauration totale est alors entreprise par les ateliers Post Vintage, dans le West Yorkshire, spécialistes de la marque. La voiture est totalement mise à nu, carrosserie, mécanique refait (dossier de photographies et de factures attestant de ces travaux). Ce superbe exemplaire de DB6 Vantage est alors acheté par un célèbre gentlemen-driver collectionneur d'Aston Martin de Rouen, subjugué par l'état spectaculaire de cette DB6 Vantage. Lors de la vente de sa collection à Retromobile en 2011, la voiture fut achetée par un grand vigneron vauclusien qui utilisa la belle anglaise sur les routes enchanteresse du vignoble rhodanien. Pour que son fonctionnement soit optimal, les amortisseurs furent remplacés et le freinage révisé en 2015.
Cette voiture sera vendue avec deux dossiers contenant toute son histoire, de la facture d'achat originale chez Owen à Londres, aux différents MOTs, aux factures d'entretien de 1969 à aujourd'hui.

This genuine DB6 Vantage, fitted with triple Weber carburettors and high compression ratio, was ordered by the London dealership, H.R Owen, and first registered to A.W. Daubeny from Burnham house, Scotland, on March 27th 1969. Later it changed hands on May 31st 1973 to David Thomas Brian Harries of Lianelli, Scotland. In 1977, David Mason bought it and kept it until 2007. A total restoration begins then at Post vintage, West Yorkshire, marque specialists. The body is stripped down to bare metal and the mechanical components rebuilt or replaced. An important invoice and photo file is available with the car proving the work done. This superb DB 6 Vantage was then bought by a well-known gentleman Aston Martin driver from Rouen, who couldn't resist to its extraordinary condition. When he sold its collection at Retromobile 2011, the car was bought by a winemaker from the South of France who is still the current owner. For a better running condition, the shock absorbers were changed and the brakes serviced in 2015. The car comes with two files relating its history, the original invoice from Owen in London, different MOTs and invoices since 1969. .

40

Titre de circulation hollandais
Dutch title
Châssis n° V811660

• Belle histoire et deuxième main
• Restauration très poussée
• Luxe et performances

• *Great history, two-owner car*
• *Extensive restoration*
• *Luxury and performance*

€ 100.000 – 135.000

Ex Sultan d'Oman / *Ex Sultan of Oman*

1978 ASTON MARTIN V8 COUPÉ

Fabriquée en 1977, l'Aston Martin V8 que nous présentons a été vendue neuve en 1978 au dirigeant du Sultanat d'Oman, HM Sultan Qaboos bin Said. C'est auprès de lui que l'actuel propriétaire en a fait l'acquisition, alors qu'il travaillait dans ce même Sultanat. La voiture n'ayant pas été utilisée pendant plusieurs années, elle présentait un état négligé qui a encouragé le propriétaire à procéder à une restauration complète, dans les règles de l'art. Celle-ci a été menée à bien à Oman sur une période de six ans et un dossier de photos, factures et courriers témoigne de l'ampleur des travaux effectués.
Ceux concernant le moteur ont été réalisés par un mécanicien Aston Martin formé pour la restauration de véhicules de collection. Le V8 a été démonté, inspecté, nettoyé et entièrement reconstruit avec roulements et joints neufs. Les carburateurs ont été refaits également et presque toutes les conduites présentes sur la voiture ont été remplacées. La transmission était en bon état, mais les pièces d'usure ou endommagées ont été remplacées. Les trains roulants ont été revus, avec remplacement des silentblocs, ressorts, amortisseurs et bagues, avec réglage de la géométrie selon les préconisations Aston Martin. Le système d'air conditionné a été remplacé, y compris les commandes au tableau de bord. Carrosserie et châssis ont été confiés au concessionnaire Mercedes-Benz; ils ont été mis à nu et décapés, puis recouverts de toutes les couches d'apprêts et de peinture nécessaires à une bonne tenue dans le temps. Les chromes, pare-chocs et joints de carrosserie ont été remplacés, les badges remis à neuf, les jantes alliage d'origine polies et repeintes avant d'être chaussées de pneus Avon Turbospeed provenant d'Aston Martin.
A l'intérieur, le même soin a caractérisé la remise à neuf de la sellerie en utilisant des peaux fournies par Connolly, et les matériaux d'isolation ont été remplacés par des éléments conformes provenant de

Built in 1977, the Aston Martin V8 on offer was sold new in 1978 to the ruler of Oman, HM Sultan Qaboos bin Said. The current owner bought the V8 from the Sultan when he was working in Oman. The car, having not been used for several years, was in a rather neglected condition, and so the owner decided to undertake a thorough, top-level restoration. This took place in Oman over a six-year period and there is a file of photos, invoices and correspondence with the car testifying to the extent of the work carried out.
The engine rebuild was carried out by an Aston Martin mechanic trained in the restoration of collectors' cars. The V8 engine was disassembled, inspected, cleaned and completely rebuilt with new seals and bearings. The carburettors were overhauled and practically all the ducts in the car have been replaced. The transmission was in good condition, however all used or damaged parts were replaced. The running gear was refurbished, and new silentblocs, springs, dampers and bushings were fitted, and the geometry aligned to Aston Martin recommendations. The air conditioning was also replaced, including the controls on the dashboard. Work to the body and chassis was entrusted to the Mercedes-Benz dealer. The car was stripped to bare metal and repainted with all the layers of primer and paint required to ensure durability over time. The chromework, bumpers and seals were replaced, badges restored, and the original alloy rims polished, repainted and fitted with Avon Turbospeed tyres from Aston Martin.
For the interior, the same level of care was given to renewing the upholstery, using Connolly leather, and insulation replaced with the correct materials supplied by Aston Martin. The blue mats were replaced with Wilton carpeting.
Fifteen years after this restoration, the car remains in superb condition, and the odometer records a relatively low mileage of

l'usine. Les tapis bleus ont été remplacés par du Wilton.
Quinze ans après cette restauration, la voiture est toujours dans un superbe état, et le compteur affiche un kilométrage relativement limité de 46 000 km. Cet exemplaire permet de profiter pleinement du puissant V8 de 5,3 litres caractérisant ce modèle qui a fait une apparition dans Tuer n'est pas jouer, entre les mains de l'agent 007. Raffinée et performante, c'est une digne descendante des Aston Martin de David Brown. Les premiers V8 Aston sont très recherchés et promis à un brillant avenir au niveau prix.

46 000 km. This example offers the enjoyment of the powerful 5.3-litre V8 engine typical of the model that made an appearance in The Living Daylights, driven by agent 007.Sophisticated and powerful, this is a worthy descendant of the Aston Martins of David Brown. The first Aston V8s are highly sought after and look set to have an excellent future in terms of their value.

41

Carte grise française
French title
Châssis n° WPOZZZ93ZBN700281
Moteur n° 31500150

• Très rare modèle d'homologation
• Mécanique d'origine («matching numbers»)
• Exemplaire français d'origine

• *Rare homologation model*
• *Original mechanicals («matching numbers»)*
• *Original French example*

€ 75.000 – 95.000

1980 PORSCHE 924 CARRERA GT

Cette voiture fait partie des rares Porsche 924 Carrera GT vendues en France, sur une production totale de 406 exemplaires. Sortie d'usine le 9 décembre 1980 et immatriculée le 21 janvier 1981, elle a été achetée en 2002 par son actuel propriétaire auprès d'un concessionnaire Porsche et collectionneur de la marque, dans le sud de la France. Cette rare machine d'homologation est dans sa configuration d'origine, sa peinture noire venant d'être refaite dans sa couleur d'origine. Elle est dotée de jantes optionnelles Fuchs de 16 pouces et dispose de tous les marquages spécifiques au modèle. Son intérieur en simili avec assises en velours noir et rouge est en très bel état d'origine, bien conservé et semble confirmer le kilométrage d'à peine plus de 70 000 km affiché au compteur. Un harnais conducteur a été monté. La vidange des fluides et le remplacement des filtres ont été effectués en mai 2015. La voiture est accompagnée de sa fiche Porsche et de la pochette contenant un manuel de conduite et le guide du réseau.
Modèle d'homologation, la 924 Carrera GT bénéficiait d'un moteur turbo de 210 ch et d'une carrosserie partiellement allégée (1180kg), ce qui lui permettait des performances plus brillantes que certaines 911, avec un équilibre dynamique hors du commun, grâce notamment à une transmission transaxle. Ce très rare exemplaire correspond donc à une opportunité exceptionnelle qui devrait séduire tout amateur de Porsche.

This car is one of the very rare Porsche 924 Carrera GTs sold in France, out of a total of 406 units made. It left the factory on December 9, 1980 and was registered on 21st of January 1981. It was bought by its current owner in 2002 from a Porsche dealer and a collector of the brand in the South of France. This rare homologation special is in its original configuration, with its black paint having received a re-spray in its original colour. The car features Fuchs optional 16-inch wheels and has all markings specific to this model. Its interior features faux leather trim with black and red velvet in very good original condition. The car is well maintained and seems to confirm the mileage of just over 70,000km on the odometer. There is also a four-point harness on the driver side. The draining of all fluids and the replacement of the filters was performed in May 2015. The car comes with its Porsche worksheet, its owner and driver's manual, and the dealer network guide.
A homologation special, the 924 Carrera GT was powered by a turbocharged 210bhp engine, and a partially lightened body (1180kg), giving the car a better performance than certain 911s, with an exceptional handling thanks to the transmission located at the rear as a transaxle. This very rare example represents an excellent opportunity, which should attract any true Porsche fans.

42

Titre de circulation belge
Belgian title
Châssis n° 9113601326
Moteur n° 6631299

• Restauration soignée
« Matching numbers & colors »
• Version Touring, plus confortable
• Une des meilleures Porsche 911 de tous les temps

• Meticulous restoration Matching numbers & colours
• Touring version, greater comfort
• One of the best Porsche 911s ever

€ 700.000 – 900.000

Expertisée par Mark Waring/ *Expertised by Mark Waring*

1973 PORSCHE 911 CARRERA RS 2.7 TOURING

"Carrera RS" : prononcez ces deux mots devant un passionné de Porsche, et vous verrez son visage s'éclairer d'un large sourire. Rien d'étonnant : cette évolution de la 911 est une des plus prestigieuses. Elle représente la première vraie version "compétition-client" de la 911 et fait partie des Porsche les plus titrées en course. Encore aujourd'hui, elle est considérée comme une des meilleures 911 jamais produites. Son appellation Carrera, déjà réservée aux 356 les plus puissantes, provient de la victoire Porsche dans sa catégorie lors de la Carrera Panamericana 1953 et les lettre RS, de "Rennsport", sport-compétition. Pour mettre au point sa machine, le constructeur va utiliser des recettes dans lesquelles il est passé maître : allègement d'une part, et augmentation de la puissance d'autre part. Ces améliorations s'accompagnent de modifications esthétiques, comme des ailes arrière élargies pour accueillir les volumineuses jantes. De plus, l'aérodynamique de la voiture est améliorée grâce notamment à un aileron arrière en "queue de canard", qui va rendre célèbre la voiture. A l'intérieur, les clients ont le choix entre une finition "Touring", dont l'habitacle se rapproche de celui de la 911 S de série, ou "Lightweight", plus dépouillée de façon à réduire encore le poids.
Suffisamment bien conçue pour un usage mixte, tourisme et compétition, la Carrera RS a rencontré un succès commercial inattendu : quand s'ouvrent les portes du Salon de Paris 1972, où la voiture est présentée pour la première fois, Porsche a déjà enregistré 51 commandes pour la version allégée et, à la fin du Salon, les 500 exemplaires nécessaires à l'homologation en Groupe 4 sont vendus. Finalement, la production totale va dépasser 1 500 exemplaires, ce qui permettra à la Carrera RS d'être homologuée également en Groupe 3 (Tourisme), où elle est sans adversaire à sa mesure. Fort de son incroyable succès, ce modèle va ensuite évoluer en fonction des nouveautés et des règlements sportifs, entretenant une tradition de "compétition-client" dont peu de marques

"Carrera RS" : pronounce these words in front of a Porsche fan and their face will light up in a broad smile. No wonder: this evolution of the 911 is one of the most celebrated. It was the first true « competition-client » version of the 911 and became one of Porsche's most successful models in racing. Even today it is considered to be one of the best 911s ever. Its Carrera name, previously reserved for the most powerful 356s, came from the Porsche class win in the 1953 Panamericana and the letters RS stand for « Rennsport », sport-competition. In developing this machine, the manufacturer turned to the formula it had already mastered : reducing the weight on the one hand and increasing the power on the other. These improvements were accompanied by aesthetic modifications, such as wider rear wings to accommodate the large wheels. Additionally, the aerodynamics were enhanced with the addition of a 'duck tail' rear spoiler that the car would become known for. For the interior, clients could choose between the « Touring » spec with a passenger compartment that resembled the standard 911 S, or the « Lightweight » version that was stripped to the essentials to reduce the weight even further.
Sufficiently well designed to cater for different requirements, both touring and competition, the Carrera RS met with an unexpected level of commercial success : when the doors to the Paris Motor Show opened in 1972, where the car was presented for the first time, Porsche had already taken 51 orders for the lightweight version and, by the end of the Show, the 500 examples required for homologation in Group 4 had already sold. The final number built exceeded 1500 enabling the Carrera RS also to be homologated in Group 3 (Touring), where it was unrivalled. Strengthened by this incredible success, the model evolved to incorporate new features, in line with racing regulations,

peuvent se prévaloir avec la même régularité. C'est sans doute une des raisons du succès actuel du constructeur.
La voiture que nous présentons est une version Touring. Vendue neuve en Suisse, elle a été livrée le 8 juillet 1973 à M. Hans Wieser, qui l'a conservée 16 ans. Elle a été ensuite achetée, en 1989, par un M. Scemana, habitant lui aussi en Suisse et qui a effectué sur la voiture plusieurs travaux dont les factures figurent au dossier. En 2003, elle a été importée en France par la société Jet Set Car, qui l'a cédée à M. René Bouverat. Celui-ci a confié la voiture au spécialiste allemand FVD Fahrzeugtechnick pour une restauration complète, dont les factures sont également présentes dans le dossier, avant de la vendre au propriétaire actuel. En plus des factures déjà mentionnées, cette voiture est accompagnée de son "Pflegepass", son carnet d'entretien, tamponné aux révisions préconisées par le constructeur. Un certificat délivré par Porsche précise que la voiture a été livrée de teinte "glasur-blau 6666" (bleu vernis), avec intérieur en simili et velours synthétique noirs, appuie-tête pour les deux sièges avant, antenne de radio à gauche, autoradio Becker "Europa US Band", espace de rangement à la place des sièges arrière.
Il s'agit d'un bel exemplaire de la version "Touring", plus confortable et moins radicale que la "Lightweight", et qui constitue une belle opportunité d'acquérir une des Porsche 911 les plus emblématiques de la marque.
Cette Porsche RS a été expertisée par le spécialiste du modèle Mark Waring de Rennsport Classics Ltd. Il a confirmé l'authenticité et la qualité de la voiture présentée. Son rapport complet est disponible sur le catalogue en ligne ou sur demande (motorcars@artcurial.com).

maintaining the « competition-client » tradition that few other marques have been able to match as consistently. This has undoubtedly played a part in the manufacturer's success today.
The car on offer is a Touring version. Sold new in Switzerland, it was delivered on 8 July 1973 to Mr Hans Wieser, who kept the car for 16 years. It was then bought in 1989 by Mr Scemana, also from Switzerland, The invoices for the work he had carried out are in the file. In 2003 the car was imported to France by the company Jet Set Car, who sold it to M. René Bouverat. Bouverat had a complete restoration carried out by the German specialist FVD Fahrzeugtechnick, the bills for which appear in the file, before selling it to the current owner. In addition to the comprehensive file of invoices, this car comes with its "Pflegepass" and the service book, stamped for services recommended by the manufacturer. There is a certificate from Porsche stating that the car was delivered in "glasur-blau 6666", with black velours and vinyl interior, with head rests for the front seats, radio aerial on the left-hand side, "Europa US Band" Becker radio, and storage space in place of rear seats. This is an excellent example of the « Touring » version, less radical and more comfortable than the « lightweight » and represents a wonderful opportunity to buy one of Porsche's most iconic 911s.
This Porsche 2.7L RS has been inspected by Mark Waring of Rennsport Classics Ltd who confirmed the authenticity and quality of this RS Touring. His full report is available in the online catalogue or on request.

43

Carte grise française
French title
Châssis n° 988434

• Préparation par un atelier réputé
• Performances hors du commun
• Exemplaire unique !

• Prepared by a reputable workshop
• Exceptional performance
• A one-off!

€ 80.000 – 120.000

1983 PORSCHE 930 3.3 BI-TURBO ALMERAS

Exposée au Salon de Paris 1983 par les frères Almeras, cette voiture a été préparée par eux comme l'indique une attestation signée de leur main. Mise au point sur la plateforme d'une Porsche 930 Turbo 3.3, cette voiture est équipée de deux turbocompresseurs KKK et d'un système d'injection Porsche 934 compétition modifié. Le moteur comporte des pistons et arbres à cames spéciaux, une pompe à huile supplémentaire tandis que l'ensemble mobile a bénéficié d'un équilibrage soigné. Développant 441 ch, cette mécanique démoniaque permet à la voiture d'atteindre 291 km/h ! Elle a d'ailleurs ensuite été utilisée par Michelin pour un programme de tests à grande vitesse ayant servi au développement des pneus TRX. Il y a quelques années, cette Porsche exceptionnelle a été renvoyée chez Almeras pour être remise en état et retrouver sa configuration d'origine : la peinture a été alors refaite, la mécanique contrôlée, l'embrayage remplacé par une version renforcée et le système de freinage modernisé. Elle a reçu des pneus Pirelli P Zero. Avec sa carrosserie unique à l'aérodynamique soignée inspirée des versions compétition, cette voiture a fait beaucoup parler d'elle à l'époque, faisant la couverture de magazines tels qu'Auto Hebdo ou encore Sport Auto. Sa carte grise comporte la mention "reconstr.". Réalisation unique par un atelier réputé pour ses préparation de haut niveau sur base Porsche, cette voiture présente une originalité et des performances hors du commun.

Exhibited at the Paris Motor Show of 1983 by the Almeras brothers, who prepared this car, as confirms the certificate signed by both of them. Based on the platform of a Porsche 930 Turbo 3.3, this car comes equipped with two KKK turbochargers and an injection system from the Porsche 934 modified for competition. The engine features specially developed pistons and cam shafts, plus additional oil pumps while all moving parts have benefited from careful balancing. Developing 441bhp, the powerful mechanicals of this car gives it a top speed of 291 km/h! This car was used by Michelin for the high-speed test program used for the development of the TRX range of tires. A few years ago, this exceptional Porsche was sent home to the Almeras for rehabilitation and to restore the car to its original configuration: the paint was redone, the mechanicals checked, the clutch replaced by an enhanced version and the braking system was modernized. The car was then shod with Pirelli P Zero tires.With its unique bodywork directly inspired by the aerodynamics of the competition versions, this car received a lot of attention at the time, making the cover of several French magazines such as Auto Hebdo and Sport Auto. Its registration document is marked "Reconstr.". A unique achievement by a reputable workshop known for preparing Porsches of the highest level, this car boasts outstanding performance capabilities.

BBS

44

Voiture de compétition
Competition car
Châssis : 005
Moteur : Chrysler V8 6.0l – Mopar

• Participation aux 24 Heures du Mans 2000, cat. reine – LMP 900
• Entièrement restaurée et prête à courir
• Trio de pilotes prestigieux

• Participation in the 2000 Le Mans 24 Hours, cat. reine – LMP 900
• Completely restored and ready to race
• Trio of prestigious drivers

€ 160.000 – 200.000

Provenant de la Collection Rédélé, Ex 24 Heures du Mans 2000 cat. LMP1 / *From the Rédélé Collection, Ex 24 Heures du Mans 2000 cat. LMP1*

2000 REYNARD 2KQ

Après bon nombre de succès en catégorie GTS, Chrysler étudie un nouveau programme par le biais de Mopar, filiale de la marque spécialisée dans les pièces détachées à travers le monde. La préparation de la nouvelle voiture est confiée à Oreca, le but de Hugues de Chaunac étant de gagner les 24 Heures du Mans trois ans plus tard avec une barquette. "Défi Le Mans 2000 – 2002" fait alors appel à trois pilotes de haut niveau, dont Yannick Dalmas qui ne compte pas moins de quatre victoires au Mans (1992, 1994, 1995, 1999), une seconde place en 1993 et une troisième en 1996. Le talentueux Jean-Philippe Belloc et le prometteur Nicolas Minassian complètent le tableau. Deux voitures équipées du puissant V8 Chrysler sont prêtes à prendre le départ des 24 Heures du Mans 2000. Le châssis N°5 que nous présentons et le N°6 pilotée par Jeffrey van Hooydonk, Didier André et Didier Theys. La concurrence est donc forte face à l'empire Audi. Malheureusement, et ce malgré une belle 14ème place sur la grille de départ à seulement 8 petites secondes de la pôle… Les espoirs seront déçus : la voiture ayant le châssis n°5 n'effectuera qu'un seul tour en course et la n°6 connaîtra plusieurs problèmes de boîte de vitesses avant de finir vingtième, devant les deux Cadillac usine tout de même.
En 2008, Hugues de Chaunac restaure totalement la voiture et la cède à un amateur qui la vend à son tour trois ans plus tard à Jean-Charles Rédélé. Depuis 2011, la voiture a participé à plusieurs séances d'essais et, selon son propriétaire, son moteur comptabilise seulement cinq heures de roulage. Révisée en avril 2014, la voiture est prête à prendre la piste... voire même le départ de Daytona Classic en novembre prochain. Car elle y est éligible !
Selon son propriétaire, cette voiture est extrêmement simple à prendre en main et ne nécessite aucune assistance particulière au démarrage. Son coût d'utilisation est donc faible comparé à d'autres voitures de course plus anciennes et le plaisir est tout aussi important grâce à la puissance du V8 de 600 ch et au châssis extrêmement rigide pourvu du kit Le Mans conçue

After a good number of successes in the GTS category, Chrysler established a new programme with the help of Mopar, a subsidiary of the marque specialising in spare parts. The job of preparing the car was given to Oreca, and the aim of Hugues de Chaunac was to win the Le Mans 24 Hour race three years later with a barchetta. The project was baptised "Défi Le Mans 2000 – 2002" (Challenge Le Mans 2000 – 2002) and enlisted three top-level drivers, including Yannick Dalmas who had already clocked up no less than four victories at Le Mans (1992, 1994, 1995, 1999), a second place in 1993 and a third in 1996. The talented Jean-Philippe Belloc and promising Nicolas Minassian completed the trio. Two cars with powerful V8 Chrysler engines were prepared for the start of the Le Mans 24 Hours in 2000 : chassis no.5, the car we are presenting, and chassis no. 6, driven by Jeffrey van Hooydonk, Didier André and Didier Theys. They were faced with strong competition from the Audi empire. Unfortunately, despite qualifying a strong 14th, just 8 seconds off pole, their hopes were dashed. Chassis no. 5 only managed one lap in the race and no.6 had various gearbox problems, eventually finishing 20th, which was still in front of the two factory Cadillacs.
In 2008, Hugues de Chaunac completely restored the car and sold it to an enthusiast who sold it on three years later to Jean-Charles Rédélé. It has completed several test sessions since 2011 and, according to the owner, the engine has had just five hours driving.
Serviced in 2014, the car is ready to take to the track...perhaps to line up for the Daytona Classic in November, for which it is eligible !
The owner informs us that the car is extremely easy to manage, and doesn't require any special assistance with starting. The costs involved are therefore relatively low compared to some older race cars. It is hugely enjoyable to drive thanks to the powerful V8 600 bhp engine and the extremely rigid chassis with the Le Mans kit designed by Nigel Stroud.

CHRYSLER
PlayStation
24 HEURES DU MANS
5
ORECA
MICHELIN

par Nigel Stroud. Marquant le grand retour de Hugues de Chaunac dans la catégorie reine des 24 Heures du Mans, cette voiture est une occasion unique d'acquérir un prototype ultra-performant, simple d'utilisation et prêt à courir.
A noter que la voiture est accompagnée d'un stock important de pièces (20 jantes dont deux trains de pneus neufs, une boîte de vitesse, triangles de suspension, embrayage, radiateur, ailerons, fond plats, moyeux et porte moyeux…).

Marking the return of Hugues de Chaunac, in the top class of the Le Mans 24 Hour Race, this car provides a unique opportunity to acquire a high-performance prototype that is simple to run and ready to race.
There is a notably large supply of spare parts with the car (20 wheels including two sets of new tyres, gearbox, wishbone suspension, clutch, radiator, spoilers, underfloors, hubs and hub carrier...)

45

Véhicule de compétition
Competition car
Châssis n° CH-DBE-35
Moteur: BMW M10/7 / Ford Cosworth FVC

• Bel historique en compétition
• Restaurée, prête à courir
• Habituée des compétitions historiques

• Excellent competition history
• Restored, race-prepared
• Regular participant in historic racing

€ 230.000 – 320.000

1971 CHEVRON B16

Voiture bien née, la Chevron B16 est à la fois belle et bien conçue, avec un châssis tubulaire renforcé de panneaux d'aluminium et d'acier, le tout habillé d'une carrosserie en fibre de verre. Équipée à l'origine d'un Ford Cosworth FVC 1 800 cm3 pour un poids total de 575 kg, elle va rencontrer immédiatement le succès entre les mains de Brian Redman, lors des 500 Km du Nürburgring. La Chevron B16 que nous proposons présente l'avantage d'un beau palmarès et d'une appartenance actuelle au sein d'une équipe très performante. Sa carrière a commencé en 1971, entre les mains de son propriétaire/pilote Roger Heavens. Voici un résumé des courses auxquelles elle a pris part :

1971 : 1000 Km de Brand Hatch (ab.) / 1000 Km du Nürburgring (15e) / Grand Prix de Zandvoort (12e) / 1000 Km de Barcelone (7e) / 1000 Km de Paris (14e) / Grand Prix de Casablanca le 24 octobre où elle termine deuxième derrière la 908 du pilote suisse André Wicky. A l'issue de la saison, elle évolue en B21/B16 en conservant son moteur Cosworth FVC chez Derek Bennett Engineering.
1972 : 1000 Km de Spa (16e) / 1000 Km du Nürburgring (15e) / Vila Real (7e) / 6 Heures d'Angola (victoire) / 500 Km du Nürburgring (10e) / 500 Km d'Imola (11e) / Participation au championnat Springbock, en Afrique du Sud.
1973 : 2 Heures de Luanda (victoire de catégorie) - (B16/B21 – 1.8 FVC)
1975 : 1000 Km d'Enna (victoire de catégorie) - (B31/B16 – 1.6 FVC)
1984 : La voiture est remise dans sa configuration d'origine par M. Hadorn, son nouveau pro
2004 : La voiture est vendue à Jacques Nicolet qui l'engage dans plusieurs compétitions historiques de haut niveau comme le Classic Endurance Racing, Le Mans Classic ou le VdeV Challenge Endurance VHC.

The Chevron B16 is a good-looking and well-designed car with a strong pedigree, built using a tubular chassis reinforced with aluminium and steel panels, and a fibreglass body. Originally equipped with a 1800cc Ford Cosworth FVC engine and weighing just 575 kg, it met with immediate success driven by Brian Redman in the Nürburgring 500 KM.
The Chevron B16 on offer comes with an excellent racing provenance and moreover belongs to a very accomplished team at present. Its career began in 1971, in the hands of owner/driver Roger Heavens. Here is a summary of its racing history:

***1971 :** Brand Hatch 1000 Km (ret.) / Nürburgring 1000 Km (15th) / Zandvoort Grand Prix (12th) / Barcelona 1000 Km (7th) / Paris 1000 Km (14th) / Casablanca Grand Prix on 24 October when it finished second behind the 908 of Swiss driver André Wicky. At the end of the season Derek Bennett Engineering develped the car into a B21/ B16, keeping the Cosworth FVC engine.*
***1972 :** Spa 1000 Km (16th) / Nürburgring 1000 Km (15th) / Vila Real (7th) / Angola 6 Hours (win) / Nürburgring 500 Km (10th) / Imola 500 Km (11th) / Participation in the Springbock Championship, South Africa.*
***1973 :** Luanda 2 Hours (class win) - (B16/B21 – 1.8 FVC)*
***1975 :** Enna 1000 Km (class win) - (B31/B16 – 1.6 FVC)*
***1984 :** The car was restored to its original configuration by its new owner Hadorn.*
***2004 :** The car sold to Jacques Nicolet who has taken part in various top level historic races such as Classic Endurance Racing, Le Mans Classic and the VdeV Challenge Endurance VHC.*

Aujourd'hui, cette Chevron B16 est parfaitement entretenue et préparée par une équipe extrêmement compétente, qui a su faire ses preuves aussi bien en compétition historique qu'en épreuves modernes. L'enthousiasme et la passion de son propriétaire Jacques Nicolet ne sont plus à démontrer.
Dotée d'un beau palmarès, elle est éligible aux plus grandes épreuves historiques sur circuit. Son moteur BMW M10/7 (quatre-cylindres 2 litres 8 soupapes) et sa boîte Hewland FT200 cinq rapports ont été entièrement révisés et préparés. Accompagnée d'un PTH (à remettre à jour), prête à prendre la piste, cette voiture représente une occasion intéressante d'acquérir une machine de course à la fois performante et éprouvée, utilisable facilement sur les circuits historiques.

Today, this Chevron B16 is maintained and prepared to the highest standards by a talented team with an excellent reputation in both historic and modern racing events. The enthusiasm and passion of the car's owner, Jacques Nicolet is well known.
Boasting a great provenance, the car is eligible for all the best historic motor racing events. It comes with fully serviced and prepared BMW M10/7 engine (2-litre, 4-cylinder, 8-valve) and five-speed Hewland FT200 gearbox. Accompanied by an HTP (will need to be updated), ready to take to the track, this car represents a great opportunity to acquire a proven and reliable race car that can be used readily for historic motor racing.

46

Carte grise française
French title
Châssis n°
ZLA831ABO*00583923

• Rare série limitée «Giallo Ginestra»
• Belle présentation, sellerie spéciale
• Performances et efficacité routière hors du commun

• *Rare limited edition «Giallo Ginestra»*
• *In beautiful condition, special upholstery*
• *Extraordinary performance and road dynamics*

€ 40.000 – 60.000

1994 LANCIA DELTA INTEGRALE EVO 2, LIMITED EDITION «GIALLO GINESTRA»

D'origine italienne, cette voiture aurait été achetée en 2002 pour un dirigeant des Établissements Pozzi, avant d'être cédée à son actuel propriétaire. Il s'agit d'une rare série limitée "Giallo Ginestra" (jaune genêt) de l'ultime évolution de la Lancia Delta Integrale, redoutable machine dont les versions compétition ont remporté six championnats du monde des rallyes. Cette série spéciale aurait été produite à 220 exemplaires seulement. Elle est en bel état et comporte une sellerie correspondant à une commande spéciale, avec sièges Recaro en cuir et surpiqûres jaunes au lieu de l'alcantara habituel. Lancia a confirmé cette spécificité, de même que l'authenticité de l'auto. Les fonds de compteur beige diffèrent également de ceux de cette série, le volant Sparco est un accessoire et un manomètre de pression de turbo plus précis a été installé discrètement au-dessus de l'autoradio. L'actuel propriétaire confiait la voiture à l'atelier Alfredo Sampaio avant qu'il ne quitte la région parisienne. Le turbo a ainsi été remplacé par ses soins. Par ailleurs, la boîte de vitesse a bénéficié il y a peu d'un échange standard et, en septembre 2014, la voiture a fait l'objet d'une révision aux Établissements Anex. Le compteur affichait à peine plus de 52 000 km lors de notre examen. Cette voiture représente un exemplaire particulièrement attrayant et rare d'une des meilleures voitures de route des années 1990. Un vrai collector!

The current owner of this car of Italian provenance informed us that this car was purchased in 2002 for one of the directors of Établissements Pozzi before he acquired it. It is a rare limited edition "Giallo Ginestra" (yellow broom!) the ultimate evolution of the Lancia Delta Integrale, a formidable machine whose rally versions won six World Rally Championships. Just 220 of this special series would have been produced by Lancia.
It is in nice condition and has a special order interior, with Recaro seats in leather with yellow stitching instead of the usual Alcantara. Lancia has confirmed this specificity, as well as the authenticity of the car. Beige colored instruments also differ from those of this series, the Sparco steering wheel is an accessory, and the turbo pressure gauge has been located unobtrusively above the radio.
The current owner entrusted the car to the workshops of Alfredo Sampaio, before he left Paris. The turbo has been replaced by Sampaio. Additionally, the gearbox has benefited from a standard exchange, and in September 2014, the car was serviced by Établissements Anex. The odometer showed just over 52,000km when we did a testdrive with the car. This car is particularly attractive and a rare example of one of the best road cars of the 1990s. A true collector car!

47

Titre de circulation allemand
German title
Châssis n° 911 030 1007

• La meilleure Porsche 911
• Restauration de haut niveau
• Éligible pour les évènements historiques prestigieux

• *The ultimate Porsche 911*
• *Top quality restoration*
• *Eligible for prestigious events*

€ 770.000 – 920.000

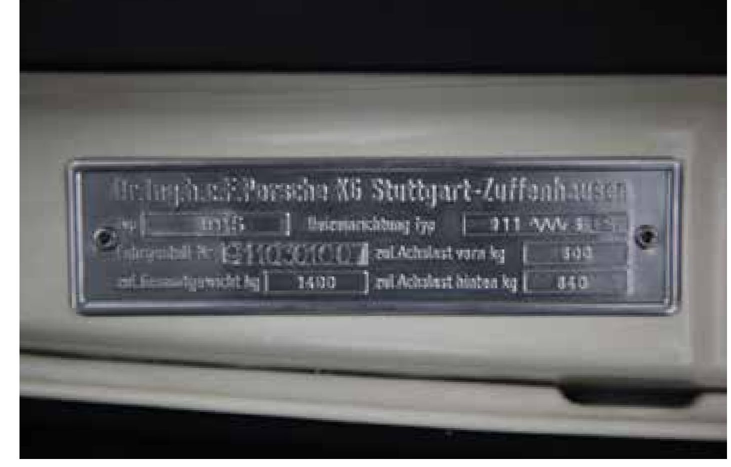
1970 PORSCHE 911 S/T 2.3L «RALLYE» COUPÉ

La Porsche 911 S de compétition (dénommée S/T) comporte de nombreuses différences par rapport à la version standard; de l'acier plus fin est utilisé pour le toit, le panneau arrière et le plancher arrière. La voiture est dépourvue de coulisses de sièges, points d'ancrage de ceintures de sécurité, conduites de chauffage, cendrier, couvercle de boîte à gants, baguettes de protection de portes et de pare-chocs, protection de barre de torsion et même pare-soleil passager. La recherche de réduction de poids passe même par l'élimination d'une sous-couche d'apprêt et la présence d'une couche de peinture aussi fine que possible.
L'avant de la voiture est renforcé avec une barre anti-rapprochement. La voiture reçoit un réservoir de carburant spécial de 80 ou 110 litres qui peut être rempli par une goulotte placée au centre du capot avant. Elle comporte un arceau en aluminium et des jantes Minilite de 7 et 9 pouces, les ailes recevant une extension pour accommoder les pneus plus larges. Les vitres et la lunette arrière sont en Plexiglas, le pare-brise étant en verre plus fin. Deux sièges Recaro prennent place dans l'habitacle et quelques options proposent un rembourrage de protection des genoux, des lanières de retenue du capot avant et une "galette" 15 pouces comme roue de secours.
La cylindrée de la version compétition s'élève à 2 381 cm3 par augmentation de l'alésage et le moteur développe 240 ch. Le vilebrequin est en magnésium, les cylindres comportent des chemises au chrome et les culasse sont en alliage d'aluminium. Le vilebrequin tourne sur huit paliers minces et le graissage se fait par carter sec. Le système d'injection mécanique est fourni par Bosch. La boîte de vitesses est la cinq rapports de la 901, et c'est celle qui équipe cette voiture. Elle est dotée également depuis l'origine d'un différentiel autobloquant M 220.

The racing 911 S (known as the ST) differed from the standard S in many ways; thin gauge sheet metal was used for the roof, the rear side-panels and the rear seat-pan. Seat slides, seat-belt anchor points, heater ducts, ashtray, glove-box lid, tubes for the front and rear release cables, door and bumper trim strips, front and rear lid locks, fog-light recess covers, front torsion bar protectors and even the passenger sun visor were all removed. Further efforts to keep the weight down included leaving the sheet metal joints unfinished, eliminating the undercoat and keeping the final paint layer as thin as possible.
The front end of the car was stiffened with the addition of a strut brace under the front bonnet. A special 80 or 110 litre fuel tank was fitted which could be centre-filled through an aperture in the front bonnet. There was an aluminium roll-bar, 7 and 9 inch minilite wheels and the rear wheel arches were flared to accommodate the wider rear tyres. Plexiglass was used everywhere apart from the windscreen which had thinner glass, there were two Recaro racing seats and optionial extras included knee protection padding, rubber straps for front and rear lid and a 15-inch space-saver spare tyre.
The cylinders of the track version of the ST were bored to 2381 cc producing around 240 bhp. The crankcase was diecast in magnesium alloy, the cylinders had Chromal-plated bores and the cylinder heads were of aluminium alloy. The crankshaft ran in 8 bearings and thin shell bearings were used for both main bearings and big ends. It was dry sump fed. Injection was by Bosch twin-row, six-plunger mechanical injection pump and Bosch also supplied the twin-injection system.
The gearbox was the 5-speed 901, which is what is fitted on this car. This particular car had the M 220 limited slip diff fitted from new.

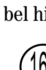
Ce châssis 1007, le sixième de 43 exemplaires de Porsche 911 S/T, d'un poids de 930 kg selon les archives usine, a été livré le 19 février 1970, avec une semaine de retard, à son premier propriétaire, l'entreprise Radio Grüner, de Stuttgart. A 23 000 km, la voiture a été achetée par son deuxième propriétaire, le pilote privé Wilfried Schmitz. Habitant Berlin à cette époque, il s'est limité à des courses sur le circuit de l'Avus et à des rallyes locaux auxquels il a régulièrement participé en 1973 et 1974.
En 2006, la voiture a été restaurée et démontée, révélant toutes les particularités de la S/T, dont ses points de soudure spécifiques. Le moteur a été remplacé en utilisant des pièces S/T d'origine, installées par Manfred Rugen. Les travaux sur le moteur ont totalisé 150 000 €. Le numéro de Production, 100 2292, est celui d'origine et le châssis a été

Chassis 1007, the 6th of the 43 "Rallye" ST lightweights built and weighing 930 kg, according to the factory records, was delivered on the 19th of February 1970 one week late in fact, to its first owner, Firma Radio Grüner from Stuttgart. At 23,000 km the car was acquired by its second owner, the privateer racer Wilfried Schmitz. Living in Berlin at this time, he was limited to racing on the AVUS ring and competing in local rallies which he did regularly between 1973 and 1974.
In 2006 the car was restored and stripped down, revealing all the special features of the ST, including welding points specific to the ST. The engine was replaced using original ST parts fitted by Manfred Rugen. The total for work to the engine came to 150,000 euros. The Production number 100 2292 is the original one and the chassis has



récemment vérifié par le spécialiste de la marque, Jürgen Barth. La voiture comporte ses sièges Recaro ainsi que ses jantes compétition Minilite d'origine, de même que le repose-pied spécifique à la S/T. L'arceau d'origine accompagne la voiture. Elle est livrée dans sa teinte d'origine, avec le même code usine, et appliquée aussi finement que possible en utilisant la même technique que Porsche pour limiter le poids. Le réservoir de carburant vient d'une autre S/T, la voiture de presse officielle comme c'est indiqué sur le réservoir. Les propriétaires sont tous connus et incluent le célèbre pilote Walter Röhrl qui a possédé la voiture entre 2009 et 2011. Il a obtenu des papiers FIA pour la voiture, qui a ensuite pris part en 2013 à l'Oldtimer Grand Prix, au Nürburgring. Si le nouveau propriétaire souhaite s'engager en compétition historique, il devra renouveler les documents FIA. Cette voiture fait partie d'un nombre limité de Porsche S/T authentifiées et vérifiées, et constitue une opportunité rare d'acquérir une Porsche 911 de compétition avec un bel historique.

recently been verified by marque expert Jürgen Barth. The car retains the original Recaro racing seats as well as the original Minilite racing wheels, and the footrest that is special to the ST. The original roll-bar comes with the car. The car is liveried in its original colour, with the same factory code, and applied sparingly using the same technique Porsche used originally to keep the weight down. The fuel tank comes from another S/T, the official press car as is written on the tank.
The owners are all known, and include none other than legendary racing driver Walter Röhrl who owned the car between 2009 and 2011. He was responsible for getting FIA papers for the car, which subsequently competed in the 2013 Nürburgring Oldtimer Grand Prix. If the new owner wishes to take part in historic racing, the FIA papers will need to be renewed. This is one of a very limited number of authentic and verified S/Ts on the market and provides a rare opportunity to acquire a competition Porsche 911 with great provenance.



48

Carte grise française
French title
Châssis n° 99610

• Quatre propriétaires seulement
• Belle présentation
• Modèle extrêmement performant
• Scandaleusement sous-coté

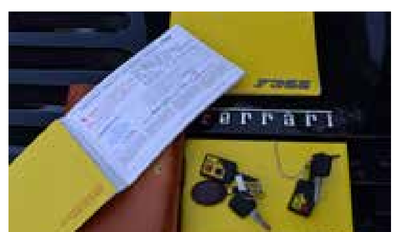
• Four owners only since new
• In beautiful condition
• An extremely high performance model
• Surprisingly undervalued

€ 55.000 – 75.000
Sans réserve
No reserve

1994 FERRARI F355 GTB

Vendue neuve par les Établissements Pozzi, cette voiture n'a connu en tout que quatre propriétaires. En 2011, alors qu'elle affichait un peu plus de 47 535 km, elle a bénéficié d'une révision chez Modena Motors, à Toulouse. Magnifique dans sa robe Nero Tropicale, elle présente une sellerie noire très bien conservée.
Cette voiture est vendue avec sa trousse à outils, qui n'a probablement jamais servi, ses carnets d'entretien et d'utilisateur dans sa housse spéciale, et le double des clés.
La Ferrari F355 fait partie de la lignée née avec la 206 GT et qui s'est poursuivie avec la 308, qui inaugurait chez Ferrari un moteur V8 en position centrale. Elle a évolué en 328, 348 puis F355 dans laquelle le moteur atteint 3,5 litres, ce qui lui permet de développer 380 ch et de dépasser 290 km/h : des vraies performances de supercar.
Pour accompagner cette puissance, la F355 dispose d'un châssis parfaitement au point sur lequel les imperfections du modèle précédent, réputé un peu capricieux en conduite sportive, ont été effacées. Il est complété par une aérodynamique soignée exploitant l'effet de sol.
La Ferrari F355 est une des "petites" Ferrari les plus abouties, et l'état de celle que nous présentons la rend particulièrement attrayante.

Sold new by Établissements Pozzi, this car has known only four owners. In 2011, when the car had covered just over 47,535 km, it benefited from a service by Modena Motors, in Toulouse. Magnificent in its Nero Tropical color, it features very well preserved black upholstery. This car comes with its original tool kit, which has probably never been used, the service and user booklet in the special cover and its duplicate keys.
The Ferrari F355 traces its lineage back to the 206 GT, a line continued with the 308, into which Ferrari shoehorned its first V8 engine, in a mid-engine location. The 308 evolved into the 328, then the 348, and finally the F355, in which the engine had grown to 3.5-liters, and which allowed it to develop 380bhp and get to a top speed in excess of 290 km/h, giving Ferrari's 'baby' a true supercar performance. To match this power, the F355 has a fully-developed chassis in which the imperfections of the previous model – deemed by many as a bit capricious for sporty driving – were erased. It was complemented by a carefully designed aerodynamic ground effects.
The F355 is one of the best 'baby' Ferraris and the condition of the car on offer makes it particularly attractive.



49

Titre de circulation hollandais
Dutch title
Châssis n° ZFFTA17B000063909
Moteur n° F113A00604

- La version la plus recherchée
- Séduisante combinaison de couleurs d'origine
- Performances de très haut niveau

- *The most sought after version*
- *An alluring combination of original colors*
- *Very high level of performance*

€ 170.000 – 210.000

1986 FERRARI TESTAROSSA MONOSPECCHIO

Livrée neuve en Italie, cette Ferrari Testarossa montre une combinaison de teintes rare, originale et qui lui sied à merveille: carrosserie gris métallisé et sellerie en cuir rouge. Elle a été achetée dans la région de Mantoue par son propriétaire actuel. Il a commencé par faire procéder à une réfection totale de la carrosserie, pour que la voiture présente la splendeur qui correspond à son statut et retrouve sa magnifique couleur d'origine. En 2008, le couple conique a été remplacé et la boîte de vitesses révisée, par Maranello Service, en Italie, pour un montant total dépassant 17 000 € comme en témoigne la facture jointe au dossier. De plus, en 2014, alors que le kilométrage était de 50 684 km, une révision complète a été effectuée avec remplacement des courroies en Italie sans facture. L'année suivante, en 2015, la voiture a bénéficié d'une inspection complète et d'une révision de routine chez Forza Motor, à Oss, aux Pays-Bas. Le dossier qui accompagne la voiture comporte un duplicata du carnet d'entretien, remis à jour et tamponné, et la trousse à outils est bien sûr à sa place.
Cette Ferrari Testarossa, forte d'un nom prestigieux et de performances de très haut niveau, représente une opportunité unique dans cet état de présentation et avec cette superbe condition de couleur.

Delivered new in Italy, this Ferrari Testarossa shows a rare and original combination of colors that perfectly suits the car: a metallic grey body with red leather upholstery. It was bought in the Mantua region by its current owner. He began by making a comprehensive restoration of the body, so the car now has the splendor to match its status, regaining its original beautiful color combo. In 2008, the conical torque was replaced and the gearbox overhauled by Maranello Service, in Italy, for a total amount exceeding € 17,000, as can be seen from the invoice attached to the file. Moreover, in 2014, while the car had covered 50,684km, a comprehensive service was performed with replacement of the belts in Italy, without invoice. The following year, in 2015, the car received a full inspection and routine service at Forza Motor, Oss, in the Netherlands. The file accompanying the car has a duplicate service book, updated and stamped, and the car is coming with its tool kit.
In this superb condition and with its distinctive color combination, this Ferrari Testarossa, a prestigious model and a car of very high performance, represents a truly unique opportunity.

50

Carte grise française
French title
Chassis n° 34619

• 25 000 miles d'origine
• Même propriétaire depuis 26 ans
• Version à carburateurs la plus désirable

• 25 000 miles from new
• One owner for the last 26 years
• The most desirable carburettor version

€ 300.000 – 350.000

Même propriétaire depuis 26 ans / *One owner for the last 26 years*

1981 FERRARI 512 BERLINETTA BOXER

Lorsque la 365 GT4 Berlinetta Boxer remplaça la glorieuse Daytona en 1973, depuis longtemps déjà Lamborghini avec la Miura, et Maserati avec la Bora, avaient lancé la production de voitures sophistiquées à moteur central arrière. Aussi l'arrivée de la Berlinetta Boxer, ou BB, ne fut pas une surprise. Le moteur était un splendide Flat-12 de 4,4 litres d'une architecture très proche des formules 1 Ferrari de l'époque. A la conduite, la BB était plus légère et plus vive que la Daytona, et tout aussi à l'aise dans les grandes courbes autoroutières. En 1976, la cylindrée du moteur passe à 4,9 litres, sans augmentation de puissance, par contre le couple augmentait, rendant la voiture moins pointue et plus agréable à conduire.
En février 2013 à Rétromobile, nous présentions une très belle collection d'un ami corse, Pierre Brignole, chanteur, compositeur et homme de goût. Dans sa collection se cotoyaient Lamborghini Countach et Miura, Dino 246, Bugatti 57 Cabriolet Vanvooren… Il avait choisi par goût de

When the 365 GT4 Berlinetta Boxer replaced the glorious Dayrtona in 1973, sophisticated mid-engined machines had been around for some time, in Lamborghini's Miura, and Maserati's Bora. And so the arrival of the Berlinetta Boxer, or BB, wasn't a surprise. It had a splendid 4.4-litre flat-12 engine with an architecture resembling the F1 Ferrari of the day. To drive, the BB was lighter and more responsive than the Daytona, and quite at home on the long sweeping highways. In 1976, the engine grew to 4.9-litres, representing an increase not in power but in torque, making the car much more enjoyable to drive.
In February 2013 at Retromobile, we offered a wonderful collection of cars belonging to a friend from Corsica, Pierre Brignole, a singer, composer, and man of great taste. In his collection, a Lamborghini Countach and Miura sat alongside a Dino 246 and a Bugatti 57 Cabriolet Vanvooren...At the time he chose to hang onto the 512

garder la 512 BB présentée ici. Pierre en avait fait l'acquisition le 19 juin 1989 lors d'une vente 'Art et Locomotion' dirigée par Maître Poulain au Palais des Congrès. Elle était alors en titre de circulation américain d'où elle provenait. Elle était décrite à l'époque comme « ne présentant aucun défaut mécanique comme de présentation ». Son propriétaire, très attentif au bon état de son écurie aux Chevaux Cabrés, n'a cessé d'apporter grand soin à cette automobile grâce au professionnalisme de Noël Faillace bien connu des collectionneurs de Ferrari sur l'Ile de Beauté. L'intérieur en cuir noir est en bon état d'origine présentant une jolie patine.
La 512 BB représente le must de Ferrari dans les années 70, début 80. La version à carburateurs est la plus recherchée. Le fait qu'elle soit restée entre les mains du même connaisseur depuis 26 ans est un véritable point fort. La 512 BB, en termes d'investissement, est promise à un très bel avenir et celle-ci représente une belle opportunité d'acquérir le fleuron de Ferrari de 1976 à 1981.

BB presented here. Pierre had bought the car on 19 June 1989 in the « Art et Locomotion » sale held by Maître Poulain at the Palais des Congrès in Paris. At that time it had American registration, having come from the US. It was then described as « showing no defect either mechanically or cosmetically ». The car's owner has diligently ensured the good condition of his stable of Prancing Horses, and has always maintained this car meticulously, with the professional help of Noël Faillace, well known to Ferrari collectors on the Ile de Beauté (Corsica). The black leather interior, in good, original condition, displays a lovely patina.
The 512 BB represents the Ferrari of choice from the 1970s and early 1980s, and the carburettor version is the most highly sought after. The fact that this car has remained in the hands of the same connoisseur for the last 26 years is a real attraction. In terms of investment, the 512 BB is set to have an excellent future and this example represents a great opportunity to acquire the flagship Ferrari model of between 1976 and 1981.

51

Carte grise française collection
French title
Châssis n° 135BS001437

• Superbe combinaison de couleurs
• Version 2,4 litres, plus puissante et plus rare
• Ligne Pininfarina, V6 conçu chez Ferrari

• In a superb colour combination
• 2.4 liter version, more powerful and rarer
• Pininfarina design, Ferrari-designed V6

€ 130.000 – 160.000

1971 FIAT DINO 2400 SPIDER

Cette voiture a été livrée neuve aux Pays-Bas avant d'être achetée en 1999 par un collectionneur belge. Il l'a ensuite fait restaurer en choisissant une belle teinte noire qui se marie parfaitement avec la sellerie superbe en cuir rouge. En septembre 2014, il a cédé la voiture à son actuel propriétaire, amateur parisien, qui l'a confiée à V12 Automobiles (Goussainville), pour une réfection complète du moteur, supervisé par le bien connu Jean-Louis Préaubert. Le dossier comporte la facture correspondante, qui totalise 22 000 € de travaux et, aujourd'hui, la voiture est encore en rodage.
Le Spider Fiat-Dino a toutes les qualités d'une GT de grande classe : élégante carrosserie quatre places Pininfarina et moteur ayant brillé dans toutes les disciplines : portant le nom du fils regretté d'Enzo Ferrari, Dino, qui avait participé à sa mise au point, ce V6 quatre arbres offre qualités mécaniques et sonorité grisante. Cette version 2,4 litres, plus puissante que la 2 litres, est également plus rare : 420 exemplaires contre plus de 1 100 pour le Spider 2000.
En plus de ces qualités, l'état et la superbe combinaison de couleur de la voiture que nous présentons la rend particulièrement désirable.

This car was delivered new in the Netherlands before being purchased in 1999 by a Belgian collector. He then had it restored and he chose a beautiful black hue that blends perfectly with the striking red leather upholstery. In September 2014, he sold the car to its current owner, a Parisian enthusiast, who entrusted the car to V12 Automobiles (at Goussainville) for a complete overhaul of the engine, supervised by the renowned Jean-Louis Préaubert. The dossier has all the corresponding invoices, which totals € 22,000, and the car is in running-in.
Fiat Dino Spider has all the qualities of a high class GT: elegant Pininfarina bodywork with four seats and an engine that excels in all aspects. Named after Enzo Ferrari's late son Dino, who was involved in its development, this V6 engine with four overhead camshafts, provides fine mechanical qualities and an exhilarating sound. This version in 2.4 liters is more powerful than 2.0- liters, and is rarest, with just 420 made, versus over 1,100 of the 2000 Spider.
In addition to those qualities, the state and the superb combination of colors of this car makes this one a particularly desirable opportunity.

52

Carte grise française
French title
Châssis n°
WPOZZZ96ZNS490451

• Version sportive allégée, performances élevées
• Modèle rare
• Moteur d'origine (Matching numbers)

• Lightweight sports version, high performance
• Rare model
• Original engine (matching numbers)

€ 190.000 – 230.000

1992 PORSCHE 964 CARRERA RS

Cette voiture a été livrée neuve en janvier 1992 en Italie, à Milan, chez Car Comauto. Au cours de sa carrière, elle a connu deux propriétaires en Italie, un en Belgique qui s'en est très peu servi et enfin l'utilisateur actuel, en France. Son carnet d'entretien est tamponné, montrant un suivi régulier et à jour, exceptant la dernière révision qui a été effectuée en octobre 2014 chez Porsche à Knokke-le-Zoute (facture de 1 500 Euro), la fameuse station balnéaire de la côte belge. Le kilométrage d'origine s'élève à 69 300 km, et la voiture est équipée de son double des clés, d'un gonfleur, de ses manuels d'utilisation et d'entretien. La Carrera RS, qui reprenait la légendaire appellation de la 2.7 RS, était une version sportive dérivée de la Carrera 2, destinée au Groupe N/GT. Dotée du moteur 3,6 litres 260 ch, elle était allégée grâce à l'usage de matériaux spéciaux et une réduction de l'équipement, selon une méthode largement maîtrisée par la marque.
Son poids était inférieur de 160 kg par rapport à celui de la Carrera

This car was delivered new in January 1992 in Milan, Italy, at Car Comauto. The car had two owners in Italy, one in Belgium, who hardly used the car, and finally the current owner in France. Its service book is stamped, a proof for regular service, except for the last one which was carried out in October 2014, at the Porsche service centre in Knokke-le-Zoute (invoice of € 1,500), the famous seaside resort on the Belgian coast. The original mileage shows 69,300 km, and the car comes with its duplicate keys, an inflator, and its user and maintenance manuals.
The Carrera RS, which took over from the legendary RS 2.7, was a sports version derived from the Carrera 2, and intended for Group N/GT racing. Powered by the 3.6-liter 260bhp engine, it was lightened through the use of special materials and a reduction of equipment, according to a method largely controlled by the brand. It was lighter by 160kg compared to that of the Carrera 2 series, and total production hardly exceeded 2,500 units.

2 de série, et la production a dépassé à peine 2 500 exemplaires. Il s'agit donc d'une voiture à la fois rare et performante, hautement collectionnable. Equipé de son moteur d'origine, de teinte gris polaire avec sellerie assortie, l'exemplaire que nous proposons offre, de plus, une belle présentation.

This car is not only rare and powerful, but highly collectible as well. Still with its original engine, in a polar grey shade with matching upholstery, the example we offer has the additional virtue of being in a very beautiful condition.

53

Carte grise française
French title
Châssis n°
WP0ZZZ99Z4S690988

• Voiture à l'historique limpide jamais accidentée
• Bête de course homologuée pour la route
• «Matching numbers»

• *Car has never been damaged, with a clear history*
• *A racing car, for the road*
• *«Matching numbers»*

€ 180.000 – 240.000

Seulement 35 600 km d'origine/ *Only 35600 km from new*

2004 PORSCHE 996 GT3 RS

La 996 GT3 RS est en 2004 la Porsche la plus exclusive et performante de la marque. Allégée au maximum à grand renfort de Carbone (capot avant et arrière, aileron, coques de rétroviseurs et lunette arrière en polycarbonate) sa rigidité et ses trains roulant en font une véritable de bête de course homologuée pour la route ! Côté moteur, le Flat 6 n'est autre que le 3.6l de cylindrée poussé à 381cv. Le modèle que nous présentons fait parti des rares livrés en Blanc Carrera avec des stickers « GT3 RS » bleu Riviera rappelant les premières Carrera RS de 73. Comptabilisant 35 456 km le jour de notre essai, cet exemplaire livré neuf en France avec les freins céramiques (PCCB) n'a jamais été accidenté et se présente dans un état exceptionnel. Accompagné de ses carnets, double de clefs, et de toutes les factures de ses précédents propriétaires, elle sera remise à son nouveau propriétaire avec ses jantes peintes dans la teinte Bleu Riviera, de son volant avec airbag, de son catalyseur d'origine et de ses 4 disques céramiques (la voiture étant désormais montée avec des disques acier). Contrôlé au centre Porsche de Roissy à 35 000 km, elle a passé avec succès le test moteur Piwis. Produite à seulement 681 exemplaires, voici une occasion unique d'acquérir un modèle exceptionnel !

Presented in 2004 the GT3 RS was Porsche's most exclusive and most powerful from the brand's range. Lightened up with a lot of Carbon fibre (the front bonnet and rear spoiler, and caps of the mirrors), plus a polycarbonate rear window, its rigidity was improved and its powertrain breathed upon to make it a real racing machine, but homologated for the road! The flat-six engine, with a capacity of 3.6-liters, developed 381bhp. The model we are offering is one of the rarer White Carreras delivered with stickers "GT3 RS" in Riviera blue, harking back to the very first Carrera RS 73. Showing 35,456km on the odometer on the day of our test, this particular car was delivered new in France with ceramic brakes (PCCB), and has never had any incident, thus comes in an exceptional condition. Accompanied by its many different manuals, its double keys, and all the invoices from its previous owners, it will be delivered to its new owner with its wheels painted in the same Blue Riviera color, its steering wheel with airbag, its original catalytic system and its four ceramic discs (as the car is now fitted with steel discs). Serviced at the Porsche service centre at Roissy, at 35 000km, the engine passed the Porsche Piwis test successfully. With just 681 made, this is indeed a unique opportunity to acquire an exceptional car!

54

Carte grise française
French title
Châssis n° 9113210353
Moteur n° 6230712

• Remise en état de grande qualité
• Modèle désirable
• Moteur d'origine («matching numbers»)

• High quality restoration
• A very desirable model
• Original engine («matching numbers»)

€ 90.000 – 110.000

1973 PORSCHE 911 E 2,4 L TARGA

Une des caractéristiques de la voiture que nous présentons est la qualité de sa remise en état. Elle a été en effet restaurée à grands frais et le dossier de factures qui l'accompagne totalise quelque 70 000 € de travaux depuis juin 2013. La carrosserie a été entièrement mise à nu avant d'être refaite et l'ensemble des trains roulants, suspensions, amortisseurs, freins ont été remis à neuf. Avant l'achat par son propriétaire actuel, le moteur d'origine ("matching numbers") a été refait chez Porsche Kappa Pordenone en Italie et le système d'échappement est neuf. La sellerie est en cuir noir, elle aussi dans un état irréprochable. Nous précisons qu'au moment de la prise de vue, les bandeaux en caoutchouc latéraux, avant et arrière ne correspondaient pas à un modèle E, ces derniers seront donc remplacés pour la vente afin d'en respecter l'origine.
Les Porsche 911 de cette période font partie des plus recherchées car elles présentent encore la pureté des lignes du premier dessin, qui bénéficie ici de l'amélioration aérodynamique procurée par le déflecteur avant.
Les 165 ch dont dispose cette version E lui procurent des performances parfaitement honorables, surtout dans cette configuration Targa permettant de profiter du moindre rayon de soleil. En plus de l'agrément propre au modèle, cet exemplaire offre l'avantage d'un état extrêmement soigné.

One of the features of this car that we are offering is the quality of its restoration. It was indeed restored at great expense and invoices file that comes with it totals some € 70,000 worth of jobs done since June 2013. The body was completely laid bare before being redone and all the running gear, suspensions, shock absorbers, brakes were refurbished. Before being purchased by its current owner, the original engine ("matching numbers") was rebuilt by Porsche Kappa Pordenone in Italy, and the exhaust system is new too. The upholstery is in black leather also in nice condition. We noted at the time when we were photographing the car, the lateral rubber strips, at the front and rear did not correspond to an E model, but they will be substituted before the auction in order to bring the car back to its original specifications.
The Porsche 911s from this period are among the most popular because they still have the purity of the lines of the first design, whilst benefiting from the improved aerodynamics provided by the front baffle. The 165bhp available in the version E provides respectable performance, especially in this Targa configuration in which one can enjoy sunny days. Other than being an appreciated model, this particular car is in very good condition.

55

Carte grise française
French title
Châssis n° 911 331 2062
Moteur n° 6135504

• Trois propriétaires seulement
• Modèle très attrayant
• Nombre d'options important

• *Just three owners*
• *Very attractive model*
• *Significant number of options*

€ 80.000 – 100.000

1973 PORSCHE 911 T 2,4 L TARGA

Cette voiture a été livrée le 25 septembre 1973 par le concessionnaire Porsche de Warrington (Pennsylvanie) à Albert Ghrist qui l'a commandée de teinte rouge avec intérieur simili noir et une longue liste d'options (sièges sport Recaro, amortisseurs Koni, serpentin de refroidissement supplémentaire, rehausse de moyeu de direction, spoiler sport avant, climatisation, condenseur avant...). Il garde la voiture 21 ans puis la cède à Charles John Egland, membre important du Porsche Club of America. Ce dernier conserve cette 911 T pendant 20 ans et, en 2006, elle est restaurée en partie, avec réfection du moteur. En 2014, elle est cédée à un collectionneur français qui la rapatrie dans son pays, une expertise soulignant alors "l'absence totale de corrosion". C'est sur cette base qu'une restauration débute fin 2014 pour s'achever il y a peu, après 200 heures de travaux. Un important dossier de factures et photos accompagne le véhicule. De plus, la voiture a bénéficié d'une conversion de l'éclairage et des pare-chocs aux versions européennes. S'agissant d'une version US, elle est équipée du moteur 2.4 à injection qui développe 140 cv et non 130 comme sur les versions T européennes à carburateurs. Seuls 1302 exemplaires de Targa 2.4 US auraient été produits cette année-là. Disposant de nombreuses options, avec ses jantes Fuchs, cet exemplaire qui n'a connu qu'un nombre limité de propriétaires est tout particulièrement attrayant.

This car was delivered on 25 September 1973 by the Porsche dealer in Warrington, Pennsylvania, to Albert Ghrist, who had ordered the car in red with black vinyl interior and a long list of options (Recaro sports seats, Koni shock absorbers, extra cooling coil, extended steering wheel hub, front sports spoiler, air conditioning, front condenser etc). He kept the car for 21 years before selling it to Charles John Egland, an eminent member of the Porsche Club of America. Egland owned the 911T for a further 20 years, undertaking a partial restoration in 2006 that included refurbishing the engine. It was sold in 2014 to a French collector who had the car brought over to France, when an inspection confirmed « the absence of any corrosion ». Restoration work commenced at the end of 2014 and was completed a short while ago, after some 200 hours of work. A large file of invoices and photos come with the car. The Porsche has had the lights and bumpers converted to the European configuration. As this is a US version, it has the 2.4 injection engine that produces 140 bhp, rather than the 130 bhp European T versions with carburettors. Just 1302 examples of the US Targa 2.4 were produced that year. Boasting Fuch wheels and numerous options, this example with a limited number of owners, is particularly attractive.

56

Carte grise française
French title
Châssis n°
11304210006956

• Origine française, hardtop
• Entretien régulier sur facture
• Même propriétaire depuis 1981

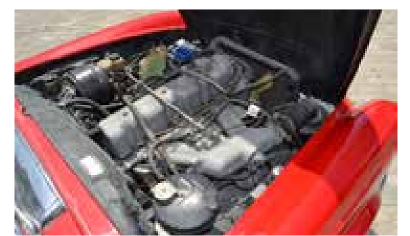
• French provenance, hardtop
• Regular maintenance
• Same owner since 1981

€ 35.000 – 45.000
Sans réserve
No reserve

1964 MERCEDES BENZ 230 SL CABRIOLET

Vendue neuve en France, comme en atteste la plaque Delecroix Automobile placée sous le capot, cette Mercedes 230 SL, d'abord de teinte bleue, a très probablement été livrée dès l'origine dans la région de Marseille. Dans les années 1970, elle appartenait à un chirurgien de la ville et l'actuel propriétaire en a fait l'acquisition en 1981 auprès du garage Mercedes MASA de Marseille. A cette époque, le compteur affichait 70 000 km, comme en témoigne l'important dossier de factures qui accompagne la voiture. Aujourd'hui, il indique 108 000 km, chiffre d'origine selon le propriétaire, qui l'utilisait pour effectuer des allers-retours entre la Côte Bleue et Aix-en-Provence. Les factures, pour la plupart du garage Mercedes MASA, permettent de constater un entretien suivi et notamment les travaux suivants: intérieur et capote refaits, y compris le troisième siège, dans les années 1980; freins arrière revus en 2010; amortisseurs avant remplacés en 2008; moteur refait en 2006 chez Auto 2000 avec remplacement des pistons, révision de la culasse et changement de l'embrayage et de la ligne d'échappement. Aujourd'hui, la voiture fonctionne bien et peu être utilisée avec plaisir, mais les soubassements et les planchers sont à revoir. Elle peut donc constituer une superbe base d'origine pour une restauration et retrouver sa belle teinte bleue.

Sold new in France, as can be seen by the Automobile Delecroix plaque under the bonnet, this Mercedes 230 SL, originally in blue color, was probably delivered new in South of France, the Marseille region. In the 1970s, it belonged to a surgeon in Marseille and the current owner acquired it in 1981 from the Mercedes garage MASA, in Marseille. At this point, the counter showed 70,000 km, as can be seen from the important invoices file coming with the car. Today, the odometer indicates 108,000 km, an original figure according to the owner, who used it to make occasional round trips between the Côte Bleue and Aix-en-Provence. Most of the invoices are from the garage Mercedes MASA and show that the car has been maintained very meticulously: the interior and the hood has been redone, including the rear bench seat, in the 1980s; the rear brakes were overhauled in 2010; the front shock absorbers were replaced in 2008. The engine was rebuilt in 2006 at Auto 2000, the pistons replaced, the cylinder head revised and the clutch and exhaust system changed.
Today, the car is working well and can be used with pleasure, but the chassis foundations and the floorboard need to be looked into. It can therefore be a great base for a comprehensive restoration so that it can once again regain its beautiful blue shade.



57

Titre de circulation italien
Italian title
Châssis n°1210408501593

• Rare et élégante combinaison de couleurs
• Belle restauration
• Un design intemporel

• *Beautiful and unusual colour combination*
• *Nice restoration*
• *Classic design*

€ 110.000 – 170.000

1959 MERCEDES BENZ 190 SL

En matière de voiture de collection, il ne reste que peu à ajouter qui n'aurait pas déjà été dit au sujet de la Mercedes-Benz 190 SL. Avec son dessin basé sur la fameuse 300 SL et sa mécanique issue de la 190 Berline, elle est aussi belle qu'elle est fiable. La voiture que nous présentons est sortie d'usine en 1959 dans la même combinaison de couleurs que celle qu'elle affiche aujourd'hui, une peinture bleue avec un intérieur en cuir bleu foncé et capote assortie. Cette combinaison de couleurs associée aux roues à flanc blanc la rendent particulièrement désirable.
La carrosserie, l'intérieur et la mécanique ont été restaurés en 2005 à Milan. Son actuel propriétaire, président de l'un des clubs italiens de voitures anciennes, a religieusement entretenu la voiture et l'a utilisée avec parcimonie à l'issue de sa restauration pour quelques évènements. Le certificat ASI italien attestant de l'authenticité de la voiture sera fourni avec celle-ci. La voiture porte toujours ses plaques d'immatriculation romaines d'origine, fait important si elle devait rester en Italie. Une voiture élégante et bien restaurée, présentée dans une combinaison de couleurs insolite pour une 190 SL, font de cette voiture une véritable opportunité à saisir.

When it comes to classic cars, very little needs to be said about the Mercedes-Benz 190SL. With its design based on the iconic 300SL and its mechanicals coming from the 190 Saloon, it is as beautiful as it is reliable. This particular 190 SL left the factory in 1959 in the same colour combination as it has today, dark blue paintwork, and matching dark blue leather interior and a blue convertible top. This combination of colours along with its white wall tyres makes the car very dashing and pretty.
Restored during 2005 in Milano where it had all the bodywork done as well as the interior and mechanics. The current owner, the president of one of the Italian classic cars organisations, maintained the car religiously and used it sparingly for various events after the restoration. It comes with an Italian ASI certification verifying the car's authenticity. Furthermore it still retains its original ROMA registration numbers, which is a very important detail, should the car remain in Italy. A very stylish and beautifully restored car in an unusual colour combination for a 190 SL makes this car a very attractive proposition.

58

Carte grise française
French title
Châssis n°
11304312004836

• Remise en état complète
• Belle présentation
• Séduisante combinaison de teintes

• Completely restored
• Superb presentation
• Attractive colour combination

€ 55.000 – 65.000

1967 MERCEDES-BENZ 250 SL AVEC HARD-TOP

Cette voiture a été achetée sur un coup de foudre d'Albertine Boiteux qui, se déplaçant habituellement dans Paris en Vélosolex, est un jour tombée en arrêt devant la vitrine du Royal Élysées, l'établissement de Ch. Delecroix, importateur Mercedes-Benz. Elle a réussi à convaincre son compagnon, philatéliste convaincu, de faire l'acquisition de cette 250 SL bleue avec sellerie grise, boîte automatique, troisième siège arrière, autoradio Becker et hard-top.
Depuis, cette voiture, qui appartient depuis 2005 à son actuel propriétaire, a fait l'objet d'une restauration poussée par l'attentif et précis Joël Grolot, sans souci de coût. La carrosserie a été mise à nu et refaite dans sa teinte "bleu 335" d'origine, et les chromes ont été rénovés. La sellerie a été restaurée en cuir lisse, référence "Danube 8842", et les boiseries ont été refaites également. Le moteur a été remis en état, de même que le système d'injection, la ligne d'échappement, le réservoir d'essence et les trains roulants. Précisons qu'elle est équipée de la troisième place supplémentaire derrière les sièges, très pratique.
La voiture montre une belle présentation dans sa teinte bleu d'origine et sa sellerie refaite. Son état permet de mettre en valeur la ligne élégante et sobre de cette Mercedes qui, grâce à son six-cylindres 150 ch souple et discret, offre des performances qui répondent à son standing. La restauration d'une Pagode coûte chère, celle-ci est donc l'opportunité d'en acquérir une sur laquelle tout le travail a été réalisé. Il n'y a plus qu'à rouler cheveux aux vents et profiter de cette très jolie voiture, si facile à utiliser.

It was love at first sight that led Albertine Boiteux to buy this car. She usually travelled round Paris on a Velosolex, but on this particular day happened to stop in front of the window of Royal Élysées, the business of Mercedes-Benz importer Charles Delecroix. She succeeded in persuading her companion, a dedicated philatelist, to purchase this 250 SL, in blue with grey upholstery, automatic, with extra rear seat, Becker radio and hard-top. Since that day, this car, which has belonged to the current owner since 2005, has undergone a complete no-expense-spared restoration carried out by the thorough and meticulous Joël Grolot. The bodywork was stripped and repainted in its original « blue 355 », and the chromework has been refurbished. The upholstery was renewed in smooth leather, reference "Danube 8842", and the wood trim was also renewed. The engine has been overhauled, as has the injection system, the exhaust, the fuel tank and the running gear. Notably, the car features the very practical extra rear seat.
The car is presented beautifully in its original colour blue, with renewed upholstery. The condition of the car highlights the elegant, restrained styling of this Mercedes, and the versatile and discreet six-cylinder, 150 bhp engine provides a performance in keeping with its status. It is expensive to restore a Pagoda, making this an ideal opportunity to buy an example that has already been restored. There is nothing left to do, other than drive, hair blowing in the wind, and enjoy this very pretty car that is so easy to use.

59

Carte gris française
French title
Châssis n° 194675S109036
Moteur n° 5109036 - F0I27HF

• Belle remise en état
• V8 de 300 ch, finition de qualité
• Modèle d'utilisation très agréable

• Superb restoration
• 300 bhp V8 engine, high quality finishing
• Model enjoyable to drive

€ 45.000 – 65.000

1965 CHEVROLET CORVETTE STINGRAY CABRIOLET

La voiture que nous présentons a bénéficié d'une belle restauration, réalisée aux États-Unis. Selon le descriptif de l'atelier de restauration, la remise en état a été effectuée avec mise à nu complète de la carrosserie et vérification, réparation ou remplacement de toutes les pièces qui le nécessitaient, qu'il s'agisse de la mécanique, de la carrosserie ou de l'aménagement intérieur. Ce beau cabriolet Corvette Sting Ray est équipé du V8 de 327 ci (5,3 litres) de 300 ch, avec caches-culbuteurs M/T en aluminium, pipe d'admission Edelbrock Torker, filtre à air chromé et carter d'huile chromé. Il est relié à une boîte quatre rapports commandée par un levier Hurst. Le tableau de bord si caractéristique est enjolivé par un volant bois à trois branches en inox et d'un autoradio Corvette. Le pare-brise est légèrement teinté dégradé et les pneus Firestone F70-15 à liseré rouge sont à peine usés. A noter également que lors de sa restauration, la capote et son armature ont été remplacées. Cette Corvette en bel état est une magnifique représentante de la plus sportive des voitures américaines de série. Elle combine la puissance d'un V8 éprouvé avec une finition soignée et un équipement généreux, à l'image des grands espaces américains. En version cabriolet, c'est une voiture particulièrement agréable pour les balades estivales.

The car presented has benefitted from a top-class restoration carried out in the United States. According to the description by the workshop, the work comprised a bare metal restoration, with inspection, repair or replacement of all necessary parts, concerning the mechanical elements, the body and the interior. This stunning Corvette Sting Ray cabriolet has a 327 ci (5.3-litre) 300 bhp V8 engine, boasting aluminium M/T valve covers, Edelbrock Torker intake manifold, chromed air filter and chromed oil sump. The four-speed gear box is operated by a Hurst gearstick. The quintessential dashboard sports a three steel spoke wooden steering wheel and a Corvette radio. The windscreen has a slight graduated tint and the redline Firestone F70-15 tyres show little sign of having been used. It is also worth noting that during the restoration the hood and its frame were replaced. This Corvette, in superb condition, is a wonderful representative of America's most sporting production car. It combines the power of a tried and tested V8 engine with a high level of finishing and is generously equipped, for the wide open spaces in the US. In its cabriolet form, this is the perfect car for summer jaunts.

60

Titre de circulation hollandais
Dutch title
Châssis n° BJ 40023842

- Rarissime état de préservation
- Un seul propriétaire jusqu'en 2014
- Équipé d'un treuil

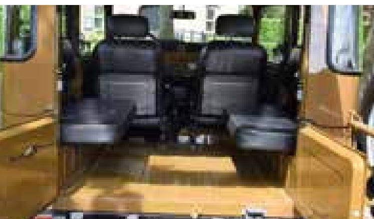
- *Rare state of preservation*
- *One owner till 2014*
- *Equipped with a winch*

€ 20.000 – 30.000
Sans réserve
No reserve

1974 TOYOTA BJ40 LAND CRUISER DIESEL

Cette voiture, qui appartenait depuis neuve à un membre de la famille du concessionnaire Toyota Beckers, à Maaseik, en Belgique, affiche environ 35 000 km, qui serait d'origine. Elle n'a jamais été restaurée mais visiblement le soin dont elle a fait l'objet lui a permis de rester dans un état de préservation rare, surtout pour ce type de véhicule souvent soumis au dur régime des chemins creux et des pistes caillouteuses. Équipé d'un treuil et d'un moteur Diesel quatre cylindres, ce BJ40 ne présente pas de traces de coups ni de chocs, comme s'il n'avait jamais été utilisé en tout-terrain, et l'intérieur est impeccable. L'embrayage et le système de freinage ont été revus récemment.
Grand classique du genre, c'est le BJ lancé en 1951 qui a fait connaître Toyota à travers le monde. Surnommé Land Cruiser en 1954, par allusion évidente au Land Rover, il constituait le premier maillon d'une prestigieuse ligné, qui se poursuit encore aujourd'hui et qui s'est maintes fois distinguée par sa polyvalence, à l'aise autant comme véhicule utilitaire que comme machine de rallye-raid. Relativement rare en France, et introuvable dans cet état, ce BJ40 extrêmement bien préservé ne manquera d'attirer l'attention des amateurs.

This car, which belonged since new to a family member of the dealership of Toyota Beckers, in Maaseik, Belgium, displays just 35,000 km, which could be the original mileage. It has never been restored but obviously great care has been taken to keep this car in such a rare state of preservation, especially for this type of vehicle which is often subject to harsh conditions, specifically that of sunken paths and rocky tracks. Equipped with a winch and a four-cylinder diesel engine, this BJ40 shows no signs of dents or shocks, as if it has never been used off-road, and the interior too is in an impeccable state. The clutch and the brake systems have recently been serviced.
A great classic, the BJ model was launched in 1951 and helped to promote Toyota worldwide. Nicknamed Land Cruiser in 1954, with an obvious allusion to the Land Rover, this model is the first link in a prestigious lineage that continues today. It has repeatedly distinguished itself by its versatility, at ease both as a utility vehicle and as a rally machine. Relatively rare in France and impossible to be found in this condition, this extremely well-preserved BJ40 will certainly attract the attention of serious fans.



61

Titre de circulation italien
Italian title
Châssis n° 1559671
Moteur n° 1713108

• Authentique Fiat-Abarth 850 TC
• Restaurée dans les années 1990
• Modèle emblématique

• Genuine Fiat-Abarth 850 TC
• Restored in the 1990s
• Iconic model

€ 36.000 – 44.000

1963 FIAT-ABARTH 850 TC COACH

Cette voiture a été complètement restaurée dans les années 1990 dans l'atelier Baggioli, à Milan. Elle comporte sa carrosserie d'origine, son moteur d'origine ("matching numbers"), un compte-tours jusqu'à 8 000 tr/mn, une sellerie en vinyle rouge et crème, des jantes Abarth, un volant bois Peretti et les emblèmes Abarth. La voiture fonctionne bien, depuis les freins à disques jusqu'au moteur qui a bénéficié récemment d'une révision avec mise au point de la carburation. Cette voiture est accompagnée de papiers ASI, FIVA ainsi que d'un passeport Abarth. Elle dispose de ses anciens documents d'immatriculation italiens, qui permettront l'immatriculation. La 850 TC ("Turismo competizione") était dérivée de la Fiat 600 D et Abarth se chargeait de nombreuses modifications mécaniques permettant de faire passer la puissance du moteur à 52 ch à 5 800 tr/mn. La voiture était dotée d'un radiateur d'huile supplémentaire, la suspension était renforcée et les freins avant recevaient des disques. Pour obtenir l'homologation en catégorie Tourisme, Abarth a dû produire au moins 1 000 exemplaires de cette voiture qui a fait rêver toute une génération.

This car was completely restored in the 1990s at the Baggioli workshop in Milan. It has its original body, its original engine ("matching numbers"), a 8000 rpm rev counter, red and cream vinyl upholstery, Abarth rims, a Peretti wooden steering wheel and the Abarth emblems. The car drives well, its engine has recently been serviced with an adjustment of the carburation. The disc brakes work well. The car comes with ASI and FIVA papers, as well as an Abarth passport. It has its former Italian registration documents in order to register the car afterward. The TC 850 ("Turismo Competizione") was derived from the Fiat 600 D and Abarth undertook numerous mechanical changes for getting the engine power up from 52bhp to 5,800rpm. The car has an additional oil cooler, the suspension has been strengthened and the front brakes were converted into disc ones. To homologate the car for "touring" category, Abarth had to produce at least 1,000 units of this model, a car that became the dream machine of a generation.

62

Titre de circulation italien
Italian title
Châssis n° 1726
Moteur n° 5334

• Conduite à gauche, boîte au plancher
• Restaurée en respectant l'origine
• Modèle mythique, superbe combinaison de couleurs

• LHD, gearbox on the floor
• Restored respecting the original specifications
• An iconic model, with a beautiful combination of colors

€ 180.000 – 220.000

1957 LANCIA AURELIA B20 S SÉRIE 6

Cette voiture a été restaurée récemment, en s'attachant à conserver le maximum de pièces d'origine. En effet, cette voiture est dotée de sa carrosserie d'origine, en excellent état de préservation, sans réparations, ni accidents, ni corrosion. La peinture a été confiée à l'atelier Bottini, à Legnano, près de Milan. Les chromes ont été restaurés par Galvanica Spino d'Adda, la sellerie a été confiée aux Établissements Cassina Apostory, à Bergame, et la mécanique aux ateliers Galvan, à Milan, qui ont terminé les travaux par un réglage précis de l'embrayage, de la direction et des freins. La voiture a conservé sa teinte d'origine, un rare bleu "La Plata", avec sa sellerie en laine beige. Elle est équipée de cinq jantes Borrani d'origine, chaussées de pneus neufs. La présentation générale est excellente, avec une peinture sans ondulations, et la voiture est équipée de sa trousse à outils. Elle est accompagnée de ses papiers italiens, permettant son immatriculation
La Lancia Aurelia B20 est une véritable légende automobile, grâce à la combinaison d'une mécanique conçue par Vittorio Jano et d'une carrosserie dessinée avec sobriété par Pinin Farina. Son moteur V6 de 2,5 litres, allié à une boîte-pont permettant une excellente répartition des poids, lui apportait performances et agrément, ce qui a permis à l'Aurelia de se distinguer à plusieurs reprises en compétition : elle a terminé deuxième aux Mille Miglia 1951 avec Giovanni Bracco et Umberto Maglioli et a remporté la victoire à la Targa Florio 1952 et au Rallye de Monte Carlo en 1954 entre les mains de Louis Chiron.
L'exemplaire que nous présentons est une B20 S ("sinistra", pour conduite à gauche, ce qui est rare), de la dernière série. De plus, elle bénéficie du changement de vitesses au plancher. Elle bénéficie également de la suspension arrière par essieu De Dion, plus robuste que la suspension indépendante des premières séries, et les caractéristiques du moteur ont été orientées vers une optimisation du couple. Il s'agit de

This car was recently restored, with a special care given to keep the maximum of original parts. Actually, this car has its original body, in an excellent state of preservation, without any repairs or accidents or corrosion. The painting of the car was entrusted to the Bottini workshop in Legnano, near Milan. The chrome was restored by Galvanica Spino d'Adda, and the upholstery was entrusted to Établissements Apostory Cassina, in Bergamo, and the mechanical aspects to the workshops of Galvan, in Milan, who completed the work by making a precise adjustment of the clutch, the steering and the brakes. The car retains its original color, a rare blue "La Plata", with its upholstery in beige wool. It is equipped with five Borrani rims of origin, but shod with a new set of tires. The overall presentation is excellent, with the paint without any undulations, and the car comes with its toolkit. It also has its Italian registration papers, on order to register the car afterward.
The Lancia Aurelia B20 is a true automotive legend, thanks to the combination of excellent mechanicals designed by Vittorio Jano and a classy and elegant body designed by Pinin Farina. Its 2.5-liter V6 engine, mated to a rear transaxle for excellent weight distribution, is reputed for its very fine dynamics, along with impressive performance, allowing the Aurelia to distinguish itself repeatedly in competition: finishing second in the Mille Miglia of 1951 with Giovanni Bracco and Umberto Maglioli and winning the Targa Florio in 1952 and the Monte Carlo Rally in 1954 in the hands of the famous French driver Louis Chiron.
The particular example that we are offering is a B20 S ("sinistra" for left hand drive, which is rare), from the last generation. Additionally, the car has its gearbox on the floor. It also benefits from the De Dion rear axle suspension system, which was more robust than the

la version la plus désirable, superbe et rarissime dans cette combinaison de couleurs (d'origine), avec son moteur d'origine, le tout dans un état optimal. Conduire une B20 est un vrai régal, sa légèreté, la précision de sa direction, son équilibre en virages, la nervosité de son moteur, le tout dans un confort parfait, font d'elle une véritable GT emblématique de son époque et un modèle mythique de l'Italie des années 50.

independent suspension of the first series, and engine characteristics were also better optimized for torque. This is the most desirable version and superb and rare in this color combination (which is original), with its original engine, all in an optimal state. Driving a B20 is a real treat, its lightness, its precise steering, its cornering balance, the responsive engine, all in perfect comfort, making it a truly iconic GT from this era, and a mythical model from the Italy of the 1950s.

63

Titre de circulation monégasque
Monaco title
Châssis n° 3388
Moteur n° 13511

•Une des plus belles réalisations de Zagato
•'Matching numbers'
•Restauration soignée, belle présentation
•Superbe combinaison de couleurs

• One of Zagato's finest designs
• 'Matching numbers'
• Neat restoration, nice presentation
• Superb color combination

€ 320.000 – 360.000

1962 LANCIA FLAMINIA SPORT ZAGATO

Parmi les marques sportives italiennes des années cinquante, Lancia occupe une place à part. Sans esbroufe, la marque a su se bâtir une image où se mêlent raffinement, luxe et technique hors norme. La Flaminia y répond pleinement. Elle a commencé sous forme de berline avec la Florida, prototype qui reprend les recettes techniques de l'Aurelia : nouveau moteur V6 2,5 litres, ensemble boîte-pont à l'arrière avec freins accolés au pont. Cette voiture très élégante, signée Pinin Farina donne le jour à la Flaminia, présentée en avril 1956. Sans prétentions sportives, elle offre une finition extrêmement soignée sous une peinture généralement deux-tons. Les nouveautés plus alléchantes pour l'amateur de sport automobile apparaissent au Salon de Turin 1958. D'abord un coupé Pinin Farina, sur un empattement plus court mais qui reste plus statutaire que sportif. Sur le stand est aussi exposé un autre coupé, signé Touring. Plus bas et racé, il dégage l'esprit sportif qu'attendent les amateurs. Mais le troisième coupé présent sur le stand est peut-être le plus impressionnant : carrossé par Zagato, il offre une carrosserie aux lignes fluides, coiffées du fameux double bossage de pavillon. C'est ce nouveau coupé Flaminia Sport qui va devenir le fer de lance sportif de la marque, et c'est lui que nous avons le plaisir de présenter ici.

De teinte bleu Lancia avec intérieur rouge, cette Flaminia Sport a été trouvée en Suisse dans les années 1980 et a bénéficié d'une restauration complète entre 1990 et 1993. Environ 1 750 heures de travaux ont été consacrées à cette remise en état réalisée par les ateliers KCA en Italie, grands spécialistes de Lancia, pour l'équivalent d'un montant de 180 000 € environ.
Depuis, cette voiture a toujours été entreposée dans un garage climatisé et mise en route chaque semaine. Elle a bénéficié récemment d'une inspection et d'une révision, avec remplacement du système d'assistance

Among the Italian sports brands of the 1950s, Lancia occupies a special place. Without showing off, the brand had built up an image which managed to mix refinement with luxury and technical innovativeness, and the Flaminia symbolizes all of that. It began as a sedan with the Florida, a prototype that took the technical solutions of the Aurelia: a new V6 of 2.5 liter with a rear transaxle gearbox, with the brakes on the axle. With this very stylish car, Pinin Farina designed and gave birth to the Flaminia, unveiled in April 1956. With no sporting pretensions, it offered an extremely fine finish, usually in a two-tone paint scheme. The more enticing variants appeared at the Turin Salon of 1958: a Pinin Farina coupé on a shorter wheelbase, more elegant than truly sporting, and another coupé, this time coachbuilt by Carrozzeria Touring. Low and sleek, it exuded sportiness as expected by the fans of Lancia. But the third coupé on the stand was arguably the most impressive: with bodywork by Zagato, it featured a very sleek design, surmounted by the famous double-bubble on its roof. It was this new Flaminia Sport coupe which became the ultimate expression of the brand, and the car we present is one of them.

In a Lancia blue shade with red interior, this Flaminia Sport was found in Switzerland in the 1980s and received a complete restoration between 1990 and 1993. About 1,750 hours of work have been devoted to the restoration, carried out by the workshop KCA in Italy (renowned Lancia experts) for the equivalent sum of approximately €180,000.
Since then, the car has always been in storage in an air-conditioned garage and driven once every week. It recently received an inspection and service, with the replacement of the brake assist system and

de freins et réglage des trois carburateurs, pour un total d'environ 9 000 € Elle est équipée de phares antibrouillard Marchal, amovibles. La combinaison de couleur est particulièrement séduisante, avec une sellerie en cuir Connolly de grande qualité, et l'ensemble est de très belle présentation. Accompagnée d'un certificat Lancia, cette voiture présente une occasion rare d'acquérir un des plus beaux coupés GT des années 1960, et un des plus rares : entre 1959 et 1967, on compte un total de 526 coupés Flaminia Zagato, Sport et Super Sport.

adjustment of the three carburetors, for a total sum of about €9,000. It is equipped with removable Marchal fog lamps. The color combination is particularly attractive, with high quality Connolly leather upholstery. The car comes with a Lancia certificate, and it represents a very rare opportunity to acquire one of the finest GT coupes of the 1960s, and one of the rarest too: between 1959 and 1967, there were a total of 526 Flaminia Zagato coupes, in both Sport and Super Sport form, produced.

64

Carte grise française
French title
Châssis n°
AM112/1*1036*
Moteur n°
AM112/1*1036*

• Rarissime version 4,7L
• Direction assistée
• Performante, élégante et lumineuse

• Rare 4.7L version
• Power steering
• Efficient, elegant and attractive

€ 90.000 – 120.000

1971 MASERATI MEXICO 4,7L

Après avoir passé une partie de son existence dans un musée italien où elle est restée entreposée, cette voiture a été achetée en 2003 par son actuel propriétaire, grand amateur de Maserati qui en a possédé plusieurs dès l'âge de 18 ans dont une Khamsin, une Kyalami et une Gransport. Il a fait l'acquisition de cette voiture auprès des Établissements Tralli, à Bomporto (à côté de Modène), spécialisés dans l'entretien des Maserati et qui avaient procédé en 2002 à une réfection du moteur et une reprise de la carrosserie. Sa superbe sellerie "Senape" (moutarde) très probablement d'origine est très bien préservée, le siège conducteur montrant quelques craquelures traduisant un usage modéré et soigneux. Depuis 2003, la voiture a parcouru quelque 10 000 km en bénéficiant d'un entretien régulier chez des spécialistes, dont les Établissements Tralli où le propriétaire se rendait par la route. Il a même effectué en 2005 le déplacement jusqu'à Rome, pour les 90 ans de la marque. Fait rare, cette Mexico est équipée de son moteur d'origine, la version 4,7 litres du V8 Maserati et non pas 4,2 litres, d'une direction assistée et d'une climatisation. Voiture saine, entre les mains d'un passionné, aux désirables spécifications, elle représente une occasion d'acquérir un modèle mal connu mais très performant, spacieux et dont la ligne signée Vignale montre une sobre élégance.

Having spent part of its life in an Italian museum where it remained in storage, this car was purchased in 2003 by its current owner, a Maserati enthusiast who has owned several Maseratis since he was 18 years old, including a Khamsin, a Kyalami and a Gransport. He purchased this car from the garage Talli, in Bomporto (near Modena), specialized in the maintenance of Maseratis, and who made repairs to the engine and the body in 2002. Its superb "Senape" (mustard) upholstery, most likely original, is very well preserved, with the driver's seat showing some cracks, indicating a moderate and careful use. Since 2003, the car has covered approximately 10,000 km, whilst benefiting from regular maintenance by specialists Tralli, the owner taking the car by road to them. He even made a trip to Rome in 2005, to participate in the 90th anniversary celebration of the brand.
This Mexico is equipped with its original engine, the 4.7-liter version of Maserati's V8, and not the 4.2, power steering and air-conditioning. A sound car, in the hands of a passionate marque enthusiast, with the desirable specifications, this car represents an opportunity to own a model that is little known but very efficient, spacious and whose Vignale design exemplifies sober elegance.

65

Carte grise française
French title
Châssis n° 4236620

• Probablement la Vallelunga la plus originale du monde
• Seulement 53 exemplaires produits
• Superbe dessin et excellentes performances

• *Most original Vallelunga in the world*
• *Only 53 built*
• *Gorgeous design with great performance*

€ 220.000 – 280.000

1966 DE TOMASO VALLELUNGA

Le prototype Vallelunga a été dessiné et produit par la Carrozzeria Fissore, un spider ouvert et deux coupés étant réalisés en 1963/1964. La Vallelunga comportait un châssis-poutre et un moteur quatre-cylindres Ford Kent 1,5 litre qui était également structurel, une pratique acceptée en matière de voitures de compétition mais rare dans le domaine des automobiles de tourisme. La longue expérience de De Tomaso en matière de compétition automobile se reflétait également dans les trains roulants de la Vallelunga, avec une suspension complètement indépendante par triangles et ressorts hélicoïdaux, une direction à crémaillère et des freins à disques sur les quatre roues. La Vallelunga de série était équipée d'une carrosserie en fibre de verre magnifiquement dessinée par Giorgetto Giugiaro, inspirée à la fois de la Ferrari 250 LM et de la Dino 206. Comparée aux voitures réalisées par Fissore, elle affichait de nombreuses différences de détail comme par exemple l'accès au moteur, qui s'effectuait par un hayon vitré plutôt que par une section arrière se levant comme sur les prototypes.
Bien qu'il ne s'agisse que d'un modeste moteur culbuté, le moteur Ford Kent était à la fois robuste et facile à préparer et, dans la Vallelunga, il était alimenté par un carburateur Weber. Une cinquantaine de Vallelunga ont été fabriquées en 1965-1966 avant que De Tomaso n'évolue vers la Mangusta. Environ trois voitures de compétition usine sont également sorties des ateliers, ainsi que peut-être trois voitures à carrosserie aluminium.
La voiture que nous proposons a été vendue à son premier propriétaire en 1966, probablement en France. Elle a ensuite été vendue en 1971 à son deuxième propriétaire, dans le Haut-Rhin, où elle est restée jusqu'à son récent décès. A cette époque, elle était en cours de travaux de peinture de carrosserie et avait été en partie décapée, avant que l'opération ne soit arrêtée. Hormis cela, la voiture n'a jamais été restaurée et n'a

The Vallelunga prototype was styled and constructed by Carrozzeria Fissore, an alloy-bodied spider and a pair of closed coupes having been completed in 1963/64. The Vallelunga was assembled around a backbone chassis frame and was powered by a 1.5-litre Ford Kent 4-cylinder engine which performed double-duty as a stressed chassis member, a practice becoming accepted in competition car construction of the time but rare within road cars. De Tomaso's long racing experience was also reflected in the design of the Vallelungas running gear, which comprised all-independent suspension by wishbones and coil springs, rack-and-pinion steering and four-wheel disc brakes. The production Vallelunga featured striking glass-fibre coupe bodywork styled by Giorgetto Giugiaro with more than a hint of Ferrari 250LM and Dino 206 combined. Compared with the Fissore-styled cars, there were numerous detail differences, the most obvious concerning access to the engine bay, which was via a glass hatch rather than the hinged clamshell-type rear body section of the prototypes.
Although just a humble pushrod power unit, the Ford Kent engine was both robust and immensely tunable, and when installed in the Vallelunga it was fitted with Weber carburettors. Power was transmitted via a Hewland transaxle. Approximately 50 production Vallelungas were made during 1965-66 before De Tomaso moved on to manufacture the Mangusta. About three factory race cars were produced and possibly three aluminium skinned cars left de Tomaso.
The car on offer was sold to its first owner in 1966, probably in France. It then passed to its second owner in 1971 in the Haut-Rhin area (Alsace) where it remained in the same ownership until recently, when the owner passed away. At that moment, the car was in the process of being re-painted and some of the paint had been stripped

probablement pas beaucoup roulé depuis les années 1970. L'actuel propriétaire indique qu'elle fonctionne, mais elle réclame bien entendu une remise en route soigneuse avant de pouvoir à nouveau prendre la route.
Une De Tomaso Vallelunga aussi unique et originale que celle-ci n'existe probablement pas autre part dans le monde. A ce titre, elle ne manquera pas d'attirer l'attention de tout collectionneur sérieux.

when the work stopped. Apart from this, the car is untouched from new and has probably not seen much use since the 70s. The current owner has told us that the car is running but will need fully re-commissioning before it can be put to into proper use again.
An opportunity to acquire a unique and untouched de Tomaso Vallelunga like this will surely not come round again and must not be missed by the serious collector.

66

Carte grise française
French title
Châssis n°
ZFFWP50B000105295

• Belle présentation d'origine
• Kilométrage raisonnable
• Performances élevées

• Beautiful original condition
• Reasonable mileage covered
• High performance

€ 35.000 – 45.000
Sans réserve
No reserve

1996 FERRARI 456 GTA

La 456 s'inscrit dans la tradition des Ferrari 2+2 dotées d'un V12 à l'avant, entamée avec la 250 GTE et qui s'est poursuivie avec les 330, 365, 410 puis 412 GT dont la production s'est arrêtée en 1989. C'est donc un modèle très attendu qui est dévoilé au Salon de Paris 1992, avec une ligne Pininfarina résolument moderne et un moteur à la hauteur de ce ramage : d'une cylindrée de 5 472 cm3, il développe 442 ch, ce qui est particulièrement élevé à l'époque, et l'est encore aujourd'hui, permettant à la version manuelle de dépasser 300 km/h.
Vendue neuve à Monaco en 1996, la 456 que nous présentons a été achetée par son actuel propriétaire lors d'une vente Artcurial en 2009. Elle affichait alors 64 700 km et sa boîte de vitesse automatique était décrite comme venant d'être remplacée. Le propriétaire a peu roulé et, aujourd'hui, le compteur n'indique que 66 755 km. A l'intérieur, la voiture est équipée d'un écran Alpine TME placé sur la console centrale, ce qui a entraîné le déplacement de la rampe d'interrupteurs qui s'y trouvait. De belle présentation dans sa teinte bleu azzuro Monaco métallisé avec sellerie en cuir gris de très belle facture, cette voiture bien préservée apportera à son nouveau propriétaire le plaisir d'une GT de haut niveau.

The 456 is part of the tradition of Ferrari 2 + 2 coupés with a V12 at the front, which began with the 250 GTE and continued with the 330, the 365, the 410 and the 412 GT, with the last one's production stopping in 1989. Thus the 456 was a highly anticipated model, unveiled at the Paris Motor Show of 1992. Other than featuring a decidedly modern Pininfarina line with a most 'melodic' motor at the front that displaced 5472cc and developed 442bhp (which was particularly impressive at that time, and still is today), giving the manual version a top speed in excess of 300km/h. Sold new in Monaco in 1996, the 456 that we offer was purchased by its current owner at an Artcurial auction in 2009. The car showed 64,700 km on the odo and its automatic transmission was described as being replaced recently. The current owner has hardly driven the car and now the counter shows 66,755 km. The car is equipped with an Alpine TME screen at the center console, which has caused the ramp switch that was there earlier to be relocated. In beautiful condition in its blue tint of Azzuro Monaco Metallic with grey leather upholstery beautifully crafted, this well-preserved car will bring to its new owner the pleasure of a quality high-level GT.

67

Carte grise française
French title
Châssis n° 28297
Moteur n° 00441

• Matching numbers
• Entre les mêmes mains depuis 1989
• Entretien suivi, belle présentation

• Matching numbers
• In the same hands since 1989
• Regularly maintained, superb presentation

€ 280.000 – 340.000

1979 FERRARI 512 BB

Française d'origine, cette voiture fût vendue neuve par Ch. Pozzi le 2 juillet 1979 à la société Ch. Lavauzelle SA et immatriculée en Haute Vienne le 10 juillet 1979. Elle était alors gris argent avec intérieur cuir beige. Elle a ensuite fait l'objet d'un entretien régulier chez l'importateur avant de subir un choc au niveau de la partie arrière droite en février 1980, alors qu'elle avait 28 000km. La réparation fût effectuée chez le carrossier Vaccari en Italie, et l'importateur en informa naturellement l'usine. La voiture est ensuite vendue à un industriel de la région parisienne en 1984 qui continue de la faire entretenir chez l'importateur. Elle affiche 37 000km en avril 1986. Son actuel propriétaire en fait l'acquisition en août 1989. Outre le fait d'avoir peu changé de mains, cette BB512 a l'avantage d'un kilométrage qui se limite aujourd'hui à 48 900 km. De plus, très méticuleux, son propriétaire lui a accordé un soin tout particulier tant du point de vue mécanique que cosmétique. La mécanique a été révisée en 2008 et début 2009 dans les ateliers Michel Mercier, alors que le compteur affichait 47 475 km. A cette occasion, la mécanique a été déposée et la distribution refaite, les mécaniciens procédant également au remplacement des conduites de refroidissement, du radiateur, des silentblocs d'amortisseurs, d'une barre stabilisatrice. Le réservoir d'essence recevait un nettoyage complet, l'ensemble des travaux totalisant plus de 11 000 €, comme en témoignent les factures jointes au dossier. Plus récemment, le démarreur a été refait et les six amortisseurs Koni ont été remplacés, de même que les quatre pneus Pirelli, qui sont à l'état neuf. Sur le plan de la présentation, cette voiture comporte des passages de roues élargis, inspirés des versions compétition et déjà présents lors de son achat en 1989. Les jantes Cromodora (passées en 345 à l'arrière) viennent d'être refaites.

Sold new in France by Ch.Pozzi on 2 July 1979, this car was first registered on 10 July 1979 by the French Company Ch. Vauzelles SA. The car was silver grey, with a beige leather interior. It has been regularly serviced by Pozzi before it was damaged at the right rear part in February 1980 when the car had 28 000 km on the odometer. It was repaired by an Italian coachbuilder named Vaccari and Pozzi of course informed Ferrari concerning this repair work. In 1984, the car was sold to an industrial near Paris who continued to maintain the car at Pozzi. It had 37 000 km in April 1986 and the current owner purchased the car in August 1989. This BB512 has not only changed hands very few times, but has the added bonus of a low mileage, having covered only 48 900 km since new. Moreover, it has been looked after meticulously, both mechanically and cosmetically.
The car was serviced in 2008 and early 2009 in the workshops of Michel Mercier, when the odometer read 47 475 km. At this point, the engine was removed and the timing belt overhauled. At the same time, the mechanics replaced the cooling system, the radiator, the silent bloc shock absorbers, a stabiliser bar and the fuel tank was cleaned. The total for this work came to over 11 000 €, and invoices in the file document this. The starter motor has been refurbished more recently and the six Koni shock absorbers replaced, as were the four Pirelli tyres, now in as-new condition. Externally, the car has widened wheel arches, inspired by the competition models and already present when the car was bought in 1989. The Cromodora wheels (now 345 at the rear) have recently been refurbished. Very well preserved, the passenger compartment is in excellent condition and the car has air-conditioning. It comes with the original toolkit.

Très bien préservé, l'habitacle est en très bel état et la voiture dispose d'un système d'air conditionné. Elle est équipée de sa trousse à outils d'origine.
Plus rare que la version injection (929 exemplaires contre 1 007 à injection), la 512BB est la toute dernière Ferrari à carburateurs. A ce titre, cet exemplaire d'origine française, matching numbers, n'ayant connu qu'un nombre limité de propriétaires et entretenu avec soin, offre un indéniable attrait.

Rarer than the injection version (929 examples against 1 007 with fuel injection), the 512BB was the very last Ferrari to have carburettors. This matching numbers example, of French origin, with a limited number of owners, and carefully maintained, is particularly attractive.

68

Carte grise française
French title
Châssis n° : ZFFAA17B000084485

• Entretien suivi et régulier
• Voiture à l'histoire limpide
• Un des derniers modèles de « l'ère Enzo »

• Regularly maintained
• Continuous history
• One of the latest models from the «Enzo era»

€ 90.000 – 110.000

1990 FERRARI TESTAROSSA

L'exemplaire présenté est une troisième main vendue neuve par le respecté concessionnaire de Clermont-Ferrand, Auvergne Moteurs (Philippe Gardette), en mars 1990. C'est ce dernier qui s'occupa entièrement de son entretien jusqu'en février 2013, date à laquelle son actuel propriétaire, un collectionneur averti, en fit l'acquisition.
Il apparaît que la maintenance de cette voiture a toujours été suivie, comme en atteste le carnet d'entretien à jour, ainsi que le dossier de factures complet de plus de 28 000 €. En outre, elle a bénéficié du montage d'un différentiel amélioré et d'un embrayage renforcé il y a à peine 17 000 km. Les courroies furent remplacées et la boite de vitesse refaite entièrement par le spécialiste Ferrari de Pau, Accel Moteurs il y a 4 ans.
A noter que juste avant de proposer cette voiture à la vente, son propriétaire a pris soin de monter des pneus neufs et de changer les 4 disques de freins. Détails qui attestent de ce soin : la roue (galette) de secours est bien là, ainsi que la trousse à outils et le cric d'origine. Quant au manuel de bord, il se trouve toujours dans sa housse en cuir d'origine... La voiture affiche aujourd'hui 112 503 km au compteur. Une excellente opportunité d'acquérir une Testarossa qui nous a procuré énormément de plaisir et de sensations lors de sa prise en main.

The car we are offering is a third hand vehicle sold new by the renowned Ferrari dealer in Clermont-Ferrand, Auvergne Motors (Philippe Gardette) in March 1990. The latter maintained the car on a regular basis till February 2013, when its current owner, an avid collector, acquired it. The car has always been thoroughly maintained, as certifies the service book, up-to-date, and the comprehensive invoice file of more than € 28,000. The car has also benefited from the installation of an improved differential and a reinforced clutch around 17,000 km ago. The belts were replaced too and the gearbox was fully rebuilt by the Ferrari specialist in Pau, Accel Moteurs, four years ago.
Just before offering the car for this auction, the owner took care in changing tires and the all brake discs. The car is coming with its spare wheel, the tool kit and the original jack. The owner's manual is still in its original leather case... The car shows 112,503 km on the odometer. This is an excellent opportunity to acquire a car that promises much pleasure and great sensations.

69

Titre de circulation britannique
British title
Châssis n° SCBLF44J88CX12727
Moteur n° 200773

• Limousine emblématique
• Modèle le plus recherché
• Etat irréprochable

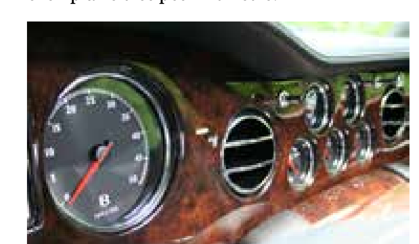
• *An iconic limousine*
• *The most sought after model*
• *In perfect condition*

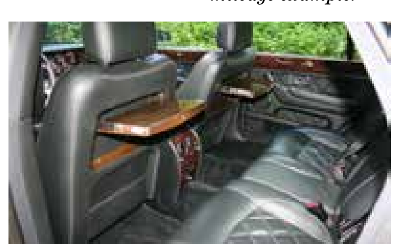
€ 50.000 – 80.000

2008 BENTLEY ARNAGE T

Avec le 1 000 mètres départ arrêté franchi en seulement 25.8 secondes et le 0 à 100 km/h atteint en 5.5, certains journalistes britanniques s'amusèrent à dire que « Cela n'était pas si mal pour une sportive… Mais excellent pour une cathédrale ! ». En onze ans de carrière, la Bentley Arnage eu la lourde tache d'officier comme porte-drapeau de la firme britannique, alors à la croisée de deux univers: celui de la tradition du B ailé, et de l'entrée dans l'ère moderne. Dans un esprit très classique, avec un profil à la poupe plongeante et affichant fièrement l'immuable calandre grillagée encadré de double optiques ronde, La Bentley Arnage fait encore et toujours figure de pionnière parmi les limousines survoltées…
Dans sa teinte gris foncé, le modèle que nous présentons est une rare Arnage T de 2008 (produit en juillet 2007) dotée du nouveau V8 bi-turbo de 6, 75 de cylindrée et associé à une transmission ZF à 6 rapports. Lors de notre essai, il nous a été possible d'apprécier le comportement de ce vaisseau amiral n'ayant parcouru que 16858 miles soit 27 000 km, et le confort de son habitacle richement doté grâce aux nombreuses options du pack Mulliner. Equipé d'un toit ouvrant et d'un intérieur cuir noir dans un état irréprochable, c'est l'opportunité d'acquérir un superbe exemplaire très peu kilométré.

With the 1000 meters standing start covered in just 25.8 seconds, and the 0 to 100 km/h acceleration test in 5.5 seconds, some of the British journalists amused themselves by saying that: "It was not bad for a sport car... but excellent for a Cathedral!" In an eleven year career, the Bentley Arnage had the difficult task of being the torch-bearer of British brand which being then at the crossroads of two worlds: the tradition of the winged B, and the entrance in the modern era. In a very classical style, with a profile that had the rear drooping away, yet proudly displaying the immutable mesh grille at the front, flanked by two pairs of round lamps, the Bentley Arnage remains a pioneer amongst supercharged limousines ...
In its dark gray, the model we are offering is a rare 2008 Arnage T (though produced in July 2007) with the new twin-turbo V8 of 6.75-litres, mated to a ZF 6-speed automatic transmission. During our test, it was possible to assess the behavior of this flagship car, which has covered just 16,858 miles or 27,000 km, and the sybaritic comfort of its interior, richly endowed with the many Mulliner Pack options. Equipped with a sunroof and a black leather interior in perfect condition, it is an opportunity to acquire a very fine low-mileage example.





70

Carte grise française
French title
Châssis n° 59G004505
Moteur n° 9G0045-5

• Une des américaines les plus mythiques
• Entretenue et révisée récemment en profondeur
• Rare option Autronic-Eye

• A legendary American icon
• Well maintained and recently serviced
• Rare Autronic-Eye option

€ 30.000 – 50.000

1959 CADILLAC COUPÉ HARD TOP SÉRIE 62

La voiture présentée est un rare coupé de 1959 série 62-37, acheté en 2011 par le propriétaire précédent qui a assuré un entretien rigoureux entre cette date et 2015, comme le précisent les notes rédigées par ce dernier. Les freins, le radiateur, l'échappement, la pompe à eau, les tapis et le ciel de toit ont été remplacés ainsi que les quatre pneus, la pompe à essence et son carburateur, le démarreur et la dynamo, les supports moteur et les amortisseurs. Une réfection complète du train avant a été effectuée tandis que les triangles de suspension ont été micro billés et repeints. Le pare choc arrière a été re-chromé, l'arbre de transmission et ses croisillons refaits et équilibré. Le système de chauffage et les joints de déflecteur de portière ont été révisés également.
Cette Cadillac 59, apogée du style « Jet » propre aux automobiles américaines des années 50, dont les ailerons voulus par le directeur du style Harley Earl sont au maximum de leur croissance, nous évoque une époque opulente, pleine de couleurs et d'extravagance, bien loin de la morosité automobile actuelle. Avec ses 325 ch et ses freins puissants, elle est extrêmement agréable à conduire, d'un doigt, donnant l'impression d'être sur un puissant coussin d'air.

The car on offer is a rare coupe 1959 62-37 series Cadillac, purchased in 2011 by the previous owner who took great care of the care between then and 2015, as can be seen from notes provided by the latter. The brakes, the radiator, the exhaust, the water pump, carpet and the roof lining were replaced as were the four tires, the fuel pump, the carburetor, the starter motor and the dynamo, the engine mounts and shock absorbers. A complete refurbishment of the front axle was carried out; the suspension wishbones were glass bead-blasted and repainted. The rear bumper has been re-chromed, the driveshaft and the differential-pinions shaft were redone and balanced. The heating system and the deflector panels and the door seals have also been re done.
This 1959 Cadillac, the pinnacle of "Jet" style specific to American cars of the 1950s, with its flamboyant fins wished by GM's design head Harley Earl's, evokes an opulent, colorful and extravagant period, far from the current trend of toned-down designs. With 325bhp and powerful brakes, it is good fun to drive, with just the twirl of a finger, giving one the impression of being on a powerful air cushion.

71

Vendue sans carte grise
Sold without registration documents
Châssis n° B8FW276816

• Rare Continental Kit
• Restauration ancienne de qualité
• Combine les avantages du cabriolet et du coupé

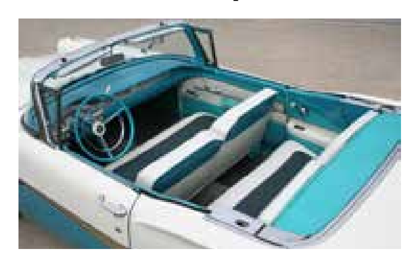
• With the rare Continental kit
• Old restoration of good quality
• Combines the benefits of a coupe and a cabriolet

€ 35.000 – 55.000

1958 FORD FAIRLANE 500 SKYLINER

En 1957 Ford lance une décapotable à toit rigide pliant et escamotable électriquement, la Skyliner, dans l'esprit de la Peugeot Eclipse qui vit le jour en 1935 sur les 401 et 601 d'après un brevet de Georges Paulin exécuté chez Marcel Pourtout. Moins de 14 000 exemplaires à toit rétractable virent le jour en 1958 et uniquement en V8 proposé en trois cylindrées : 312, 332 et 352 Ci. Ils diffèrent essentiellement du modèle 57 par l'adjonction d'une calandre à 4 phares, de feux et de baguettes latérales différentes. Ce « Hide-away hardtop » comporte non moins de trois moteurs, quatre vérins hydrauliques, quatre moteurs de verrouillage, dix solénoïdes et 185.9 m de circuit électrique. Pendant ses trois années de production, la Skyliner fut la seule de son genre. Il fallut attendre les années 90 pour revoir ce traitement de carrosserie réapparaître sur nombre de marques et de modèles grâce au carrossier français Heuliez.
La voiture présentée a été restaurée complètement il y a quelques années. Elle est conforme à l'origine et l'essai effectué a été très satisfaisant. Le mécanisme de toit escamotable fonctionne très bien et son impressionnant « Continental Kit » est une option désirable. Equipée d'une boîte automatique « Cruise-O-Matic » et d'un puissant alternateur, elle se révèle très agréable à conduire. Elle sera livrée avec une fiche française d'identification de véhicule permettant l'obtention d'une carte grise.

In 1957 Ford launched a folding hardtop convertible with an electrically retractable top, the Skyliner, in the spirit of the Peugeot Eclipse, from 1935, which were based on the 401 and the 601, as per the patents of Georges Paulin, with the cars bodied by famous coachbuilder Marcel Pourtout. Less than 14,000 of the retractable roof Skyliners were manufactured in 1958, but all were powered by V8s, offered in three displacements of 312, 332 and 352 cubic inches. The '58 differed from the '57 Skyliner by featuring four lamps on the grille and different side moldings. The "Hide-away hardtop" featured three motors, four hydraulic cylinders, four locking devices, ten solenoids and 185.9 meters of electrical circuitry. During the three years of the Skyliner's production, it was the only one of its kind. It was not till the 1990s that this style of retracting hardtops reappeared on a number of models and various brands, with the French coachbuilder Heuliez making most of them. The car we are offering was comprehensively restored a few years ago. It is consistent with the original specs and our drive was most satisfying. The retractable roof mechanism works very well and its impressive "Continental kit" is a desirable option. Equipped with an automatic "Cruise-O-Matic" and a powerful alternator, the car is most pleasant to drive. The car is sold without registration documents, but is coming with a vehicle record identification provided by French authorities.



72

Carte grise française de collection
French title
Châssis n° 96722014386
Moteur n° EY 237827

• Eligible dans les grands rallyes historiques
• Tenue de route et confort extraordinaire
• Fiable, légère et ligne unique

• *Eligible for important historic rallies*
• *Extraordinary roadholding and ride comfort*
• *Reliable, light, distinctive design*

€ 15.000 – 25.000
Sans réserve
No reserve

1972 SAAB 96 V4

Bien que la Svenska Aeroplan Aktiebolagaet ait commencé les essais de cette voiture pendant la guerre, elle ne présenta le prototype type 92 à la presse qu'en 1947, équipé d'un moteur 2 temps bicylindre DKW, d'une carrosserie monocoque aérodynamique à 2 portes, conçue en soufflerie et à traction avant. Son excellente tenue de route rendit cette voiture populaire dans les années 50. Elle fut ensuite remplacée par le type 93, doté d'un moteur 3 cylindres. Depuis la fin des années 50, la Saab obtient de plus en plus de succès dans les rallyes : Erik Carlsson à gagné le RAC en 1960 et 1961 et le Monte Carlo en 1962 et 1963. L'année 1967 a vu l'apparition du 1er modèle de la marque à 4 temps, doté du V4 Ford de 1500 cm3, développant 73 ch. Equipé de freins à disques à l'avant et de suspensions très efficaces, ce modèle pesant 920 kg à sec se révèle très performant sur routes sinueuses.
La voiture présentée a été restaurée complètement il y a quelques années en Italie, la peinture ivoire, l'intérieur en cuir vert et les bandes jaune et bleu du drapeau suédois lui confèrent une allure très typée course, et elle sera certainement accueillie facilement dans nombre de rallyes historiques. Elle est accompagnée de son attestation FIVA et de l'ASI catégorie T, période G et type 2A.

Although Svenska Aeroplan Aktiebolagaet began testing its new car during the war, the company presented the prototype Type 92 to the press in 1947, powered by a 2-stroke twin-cylinder DKW engine, an aerodynamic monocoque body with two doors, designed with the aid of the wind tunnel and with front-wheel-drive. The car's excellent handling made this a popular car in the 1950s. It was later replaced by the Type 93, with a three-cylinder engine. Since the late 1950s, Saab became more and more successful in rallies: Erik Carlsson won the RAC in 1960 and 1961 and the Monte Carlo Rally in 1962 and 1963. The year 1967 saw the launch of the first model with a four-stroke engine, powered by the V4 from Ford, a 1500cc unit developing 73bhp. Equipped with disc brakes at the front and very effective suspension, this model weighed just 920kg and thus had excellent performance, especially on winding roads.
The car on offer was completely restored a few years ago in Italy, painted a shade of ivory, with green leather interior and yellow and blue stripes of the Swedish flag, giving the car a very distinctive look of racing, a car that will certainly be welcomed easily in a number of historic rallies. The car comes with its FIVA certificate and ASI category T, period G and Type 2A.

CONDITIONS GÉNÉRALES D'ACHAT AUX ENCHÈRES PUBLIQUES

Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan

Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan est un opérateur de ventes volontaires de meubles aux enchères publiques régies par les articles L 321-4 et suivants du Code de Commerce. En cette qualité, Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan agit comme mandataire du vendeur qui contracte avec l'acquéreur. Les rapports entre Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan et l'acquéreur sont soumis aux présentes conditions générales d'achat qui pourront être amendées par des avis écrits ou oraux avant la vente et qui seront mentionnés au procès-verbal de vente.

1 – Le bien mis en vente

a) Les acquéreurs potentiels sont invités à examiner les biens pouvant les intéresser avant la vente aux enchères, et notamment pendant les expositions. Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan se tient à la disposition des acquéreurs potentiels pour leur fournir des rapports sur l'état des lots.

b) Les descriptions des lots résultant du catalogue, des rapports, des étiquettes et des indications ou annonces verbales ne sont que l'expression par Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan de sa perception du lot, mais ne sauraient constituer la preuve d'un fait.

c) Les indications données par Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan sur l'existence d'une restauration, d'un accident ou d'un incident affectant le lot, sont exprimées pour faciliter son inspection par l'acquéreur potentiel et restent soumises à son appréciation personnelle ou à celle de son expert. L'absence d'indication d'une restauration d'un accident ou d'un incident dans le catalogue, sur des rapports, des étiquettes ou transmises verbalement, n'implique nullement qu'un bien soit exempt de tout défaut présent, passé ou réparé. Inversement la mention de quelque défaut n'implique pas l'absence de tous autres défauts.

d) Les estimations sont fournies à titre purement indicatif et elles ne peuvent être considérées comme impliquant la certitude que le bien sera vendu au prix estimé ou même à l'intérieur de la fourchette d'estimations. Les estimations ne sauraient constituer une quelconque garantie. Les estimations peuvent être fournies en plusieurs monnaies ; les conversions peuvent à cette occasion être arrondies différemment des arrondis légaux.

e) Seule l'authenticité des véhicules est garantie, en tenant compte des réserves éventuelles apportées dans la description.

f) Les véhicules sont vendus en l'état. Les renseignements portés au catalogue sont donnés à titre indicatif. En effet, l'état d'une voiture peut varier entre le moment de sa description au catalogue et celui de sa présentation à la vente. L'exposition préalable à la vente se déroulant sur plusieurs jours et permettant de se rendre compte de l'état des véhicules, il ne sera admis aucune réclamation une fois l'adjudication prononcée.

g) Pour des raisons administratives, les désignations des véhicules reprennent, sauf exception, les indications portées sur les titres de circulation.

h) Les acquéreurs sont réputés avoir pris connaissance des documents afférents à chaque véhicule, notamment les contrôles techniques qui sont à leur disposition auprès de la société de ventes. Cependant, des véhicules peuvent être vendus sans avoir subi l'examen du contrôle technique en raison de leur âge, de leur état non roulant ou de leur caractère de compétition. Les véhicules provenant de l'étranger sont présentés sans contrôle technique français. Le public devra s'en informer au moment de l'exposition et de la vente.

i) Le changement d'immatriculation des véhicules est à la charge et sous la seule responsabilité de l'acheteur, notamment dans le respect des délais légaux.

2 – La vente

a) En vue d'une bonne organisation des ventes, les acquéreurs potentiels sont invités à se faire connaître auprès d'Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan, avant la vente, afin de permettre l'enregistrement de leurs données personnelles. Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan se réserve le droit de demander à tout acquéreur potentiel de justifier de son identité ainsi que de ses références bancaires et d'effectuer un déposit. Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan se réserve d'interdire l'accès à la salle de vente de tout acquéreur potentiel pour justes motifs.

b) Toute personne qui se porte enchérisseur s'engage à régler personnellement et immédiatement le prix d'adjudication augmenté des frais à la charge de l'acquéreur et de tous impôts ou taxes qui pourraient être exigibles.Tout enchérisseur est censé agir pour son propre compte sauf dénonciation préalable de sa qualité de mandataire pour le compte d'un tiers, acceptée par Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan.

c) Le mode normal pour enchérir consiste à être présent dans la salle de vente. Toutefois Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan pourra accepter gracieusement de recevoir des enchères par téléphone d'un acquéreur potentiel qui se sera manifesté avant la vente. Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan ne pourra engager sa responsabilité notamment si la liaison téléphonique n'est pas établie, est établie tardivement, ou en cas d'erreur ou d'omissions relatives à la réception des enchères par téléphone. À toutes fins utiles, Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan se réserve le droit d'enregistrer les communications téléphoniques durant la vente. Les enregistrements seront conservés jusqu'au règlement du prix, sauf contestation.

d) Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan pourra accepter gracieusement d'exécuter des ordres d'enchérir qui lui auront été transmis avant la vente, pour lesquels elle se réserve le droit de demander un déposit de garantie, et qu'elle aura acceptés. Si le lot n'est pas adjugé à cet enchérisseur, le déposit de garantie sera renvoyé sous 72h. Si Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan reçoit plusieurs ordres pour des montants d'enchères identiques, c'est l'ordre le plus ancien qui sera préféré. Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan ne pourra engager sa responsabilité notamment en cas d'erreur ou d'omission d'exécution de l'ordre écrit.

e) Dans l'hypothèse où un prix de réserve aurait été stipulé par le vendeur, Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan se réserve le droit de porter des enchères pour le compte du vendeur jusqu'à ce que le prix de réserve soit atteint. En revanche, le vendeur n'est pas autorisé à porter lui-même des enchères directement ou par le biais d'un mandataire. Le prix de réserve ne pourra pas dépasser l'estimation basse figurant dans le catalogue ou modifié publiquement avant la vente.

f) Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan dirigera la vente de façon discrétionnaire, en veillant à la liberté des enchères et à l'égalité entre l'ensemble des enchérisseurs, tout en respectant les usages établis. Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan se réserve de refuser toute enchère, d'organiser les enchères de la façon la plus appropriée, de déplacer certains lots lors de la vente, de retirer tout lot de la vente, de réunir ou de séparer des lots. En cas de contestation Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan se réserve de désigner l'adjudicataire, de poursuivre la vente ou de l'annuler, ou encore de remettre le lot en vente.

g) Sous réserve de la décision de la personne dirigeant la vente pour Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan, l'adjudicataire sera la personne qui aura porté l'enchère la plus élevée pourvu qu'elle soit égale ou supérieure au prix de réserve, éventuellement stipulé. Le coup de marteau matérialisera la fin des enchères et le prononcé du mot « adjugé » ou tout autre équivalent entraînera la formation du contrat de vente entre le vendeur et le dernier enchérisseur retenu. L'adjudicataire ne pourra obtenir la livraison du lot qu'après règlement de l'intégralité du prix. En cas de remise d'un chèque ordinaire, seul l'encaissement du chèque vaudra règlement. Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan se réserve le droit de ne délivrer le lot qu'après encaissement du chèque.

h) Pour faciliter les calculs des acquéreurs potentiels, Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan pourra être conduit à utiliser à titre indicatif un système de conversion de devises. Néanmoins, les enchères ne pourront être portées qu'en euro, (en devises - à enlever) et les erreurs de conversion ne pourront engager la responsabilité d' Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan.

3 – L'exécution de la vente

a) En sus du prix de l'adjudication, l'adjudicataire (acheteur) devra acquitter par lot et par tranche dégressive les commissions et taxes suivantes :

1) Lots en provenance de l'UE :

Automobilia

- **25 % + TVA au taux en vigueur.**

Automobiles de collection

- **De 1 à 900 000 €: 16% +TVA au taux en vigueur**
- **Au-delà de 900 001 €: 12 % + TVA au taux en vigueur.**

2) Lots en provenance hors UE : (indiqués par un ○). Aux commissions et taxes indiquées ci-dessus, il convient d'ajouter des frais liés à l'importation (5,5 % du prix d'adjudication pour les automobiles de collection, 20 % pour les automobiles d'occasion, les bijoux et montres, les vins et spiritueux et les multiples).

3) Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan ayant opté pour le régime de la marge (articles 297A, B et E du CGI), il ne sera délivré aucun document faisant ressortir la TVA.

4) La TVA sur commissions et les frais liés à l'importation peuvent être rétrocédés à l'adjudicataire sur présentation des justificatifs d'exportation hors UE. L'adjudicataire UE justifiant d'un n° de TVA Intracommunautaire et d'un document prouvant la livraison dans son Etat membre pourra obtenir le remboursement de la TVA sur commissions.

b) L'enlèvement des véhicules devra être réalisé dans les délais indiqués en début de catalogue après règlement intégral. Passé ce délai, ils demeureront aux frais, risques et périls de leur propriétaire.

c) Les véhicules n'ayant pas été retirés par les acheteurs dans les délais indiqués en début de catalogue seront soumis à une facturation de stockage précisée en début de catalogue. La délivrance des voitures ne pourra s'effectuer qu'une fois ses frais de stockage payés.

d) Les acheteurs doivent s'assurer qu'ils ont tous les documents, ainsi que les clefs, relatifs à leur lot au moment où ils l'emportent. Nous conseillons aux enchérisseurs potentiels résidant à l'étranger ou qui ne seront pas sur place lors de la vente de prévoir à l'avance, auprès de la maison Artcurial, l'entreposage et/ou la livraison de leur lot.

e) Les voitures françaises de plus de 75 ans nécessitent l'obtention d'une licence d'exportation en cas de sortie hors territoire européen. Ces formalités peuvent être soumises à des délais. Les licences d'exportation des véhicules avec un titre de circulation étranger sont soumises à la législation en vigueur dans leur pays d'origine.

f) Le paiement du lot aura lieu au comptant, pour l'intégralité du prix, des frais et taxes, même en cas de nécessité d'obtention d'une licence d'exportation. L'adjudicataire pourra s'acquitter par les moyens suivants :
- En espèces : jusqu'à 3 000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants français, jusqu'à 15 000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants étrangers sur présentation de leurs papiers d'identité ;
- Par chèque bancaire tiré sur une banque française sur présentation d'une pièce d'identité et, pour toute personne morale, d'un extrait KBis daté de moins de 3 mois
(les chèques tirés sur une banque étrangère ne sont pas acceptés);
- Par virement bancaire ;
- Par carte de crédit : VISA, MASTERCARD ou AMEX (en cas de règlement par carte American Express, une commission supplémentaire de 1,85 % correspondant aux frais d'encaissement sera perçue).

g) Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan sera autorisé à reproduire sur le procès-verbal de vente et sur le bordereau d'adjudication les renseignements qu'aura fournis l'adjudicataire avant la vente. Toute fausse indication engagera la responsabilité de l'adjudicataire. Dans l'hypothèse où l'adjudicataire ne se sera pas fait enregistrer avant la vente, il devra communiquer les renseignements nécessaires dès l'adjudication du lot prononcée. Toute personne s'étant fait enregistrer auprès de Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan dispose d'un droit d'accès et de rectification aux données nominatives fournies à Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan dans les conditions de la Loi du 6 juillet 1978.

h) Il appartiendra à l'adjudicataire de faire assurer le lot dès l'adjudication. Il ne pourra recourir contre Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan, dans l'hypothèse où par suite du vol, de la perte ou de la dégradation de son lot, après l'adjudication, l'indemnisation qu'il recevra de l'assureur de Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan serait avérée insuffisante.

i) Le lot ne sera délivré à l'acquéreur qu'après paiement intégral du prix, des frais et des taxes.
En cas de règlement par chèque, le lot ne sera délivré qu'après encaissement définitif du chèque, soit 8 jours ouvrables à compter du dépôt du chèque. Dans l'intervalle, Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan pourra facturer à l'acquéreur des frais d'entreposage du lot, et éventuellement des frais de manutention et de transport. À défaut de paiement par l'adjudicataire, après mise en demeure restée infructueuse, le bien est remis en vente à la demande du vendeur sur folle enchère de l'adjudicataire défaillant ; si le vendeur ne formule pas cette demande dans un délai de trois mois à compter de l'adjudication, la vente est résolue de plein droit, sans préjudice de dommages intérêts dus par l'adjudicataire défaillant. En outre, Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan se réserve de réclamer à l'adjudicataire défaillant, à son choix :
- Des intérêts au taux légal majoré de cinq points,
- Le remboursement des coûts supplémentaires engendrés par sa défaillance,
- Le paiement de la différence entre le prix d'adjudication initial et le prix d'adjudication sur folle enchère s'il est inférieur, ainsi que les coûts générés par les nouvelles enchères. Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan se réserve également de procéder à toute compensation avec des sommes dues à l'adjudicataire défaillant. Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan se réserve d'exclure de ses ventes futures, tout adjudicataire qui aura été défaillant ou qui n'aura pas respecté les présentes conditions générales d'achat.

j) Les achats qui n'auront pas été retirés dans les sept jours de la vente (samedi, dimanche et jours fériés compris), pourront être transportés dans un lieu de conservation aux frais de l'adjudicataire défaillant qui devra régler le coût correspondant pour pouvoir retirer le lot, en sus du prix, des frais et des taxes.

k) L'acquéreur pourra se faire délivrer à sa demande un certificat de vente qui lui sera facturé la somme de 60 euros TTC.

4 – Les incidents de la vente

En cas de contestation Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan se réserve de désigner l'adjudicataire, de poursuivre la vente ou de l'annuler, ou encore de remettre le lot en vente.

a) Dans l'hypothèse où deux personnes auront porté des enchères identiques par la voix, le geste, ou par téléphone et réclament en même temps le bénéfice de l'adjudication après le coup de marteau, le bien sera immédiatement remis en vente au prix proposé par les derniers enchérisseurs, et tout le public présent pourra porter de nouvelles enchères.

b) Pour faciliter la présentation des biens lors de ventes, Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan pourra utiliser des moyens vidéos. En cas d'erreur de manipulation pouvant conduire pendant la vente à présenter un bien différent de celui sur lequel les enchères sont portées, Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan ne pourra engager sa responsabilité et sera seul juge de la nécessité de recommencer les enchères.

5 – Préemption de l'État français

L'état français dispose d'un droit de préemption des œuvres vendues conformément aux textes en vigueur. L'exercice de ce droit intervient immédiatement après le coup de marteau, le représentant de l'état manifestant alors la volonté de ce dernier de se substituer au dernier enchérisseur et devant confirmer la préemption dans les 15 jours. Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan ne pourra être tenu pour responsable des conditions de la préemption par l'Etat français.

6 – Propriété intellectuelle - reproduction des œuvres

Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan est propriétaire du droit de reproduction de son catalogue. Toute reproduction de celui-ci est interdite et constitue une contrefaçon à son préjudice. En outre, Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan dispose d'une dérogation lui permettant de reproduire dans son catalogue les œuvres mises en vente, alors même que le droit de reproduction ne serait pas tombé dans le domaine public. Toute reproduction du catalogue de Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan peut donc constituer une reproduction illicite d'une œuvre, exposant son auteur à des poursuites en contrefaçon par le titulaire des droits sur l'œuvre. La vente d'une œuvre n'emporte pas au profit de son propriétaire le droit de reproduction et de présentation de l'œuvre.

7 – Biens soumis à une législation particulière

Tout lot contenant un élément en ivoire, provenant d'Afrique ou d'Asie, quelle que soit sa date d'exécution ou son certificat d'origine, ne pourra être importé aux États-Unis, au regard de la législation qui y est appliquée. Il est indiqué par un (▲).

8 – Retrait des lots

L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions. Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan décline toute responsabilité quant aux dommages que l'objet pourrait encourir, et ceci dès l'adjudication prononcée. Toutes les formalités et transports restent à la charge exclusive de l'acquéreur.

9 – Indépendance des dispositions

Les dispositions des présentes conditions générales d'achat sont indépendantes les unes des autres. La nullité de quelque disposition ne saurait entraîner l'inapplicabilité des autres.

10 – Compétences législative et juridictionnelle

Conformément à la loi, il est précisé que toutes les actions en responsabilité civile engagées à l'occasion des prisées et des ventes volontaires et judiciaires de meubles aux enchères publiques se prescrivent par cinq ans à compter de l'adjudication ou de la prisée. La loi française seule régit les présentes conditions générales d'achat. Toute contestation relative à leur existence, leur validité, leur opposabilité à tout enchérisseur et acquéreur et à leur exécution sera tranchée par le tribunal compétent du ressort de Paris (France).

11 – Protection des biens culturels

Artcurial Briest-Poulain-F.Tajan participe à la protection des biens culturels et met tout en œuvre, dans la mesure de ses moyens, pour s'assurer de la provenance des lots mis en vente dans ce catalogue.

CONDITIONS OF PURCHASE IN VOLUNTARY AUCTION SALES

Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan

Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan is an operator of voluntary auction sales regulated by the law articles L321-4 and following, of the French Code de Commerce. In such capacity Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan acts as the agent of the seller who contracts with the buyer.
The relationships between Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan and the buyer are subject to the present general conditions of purchase which can be modified by saleroom notices or oral indications before the sale, which will be recorded in the official sale record.

1– Goods for auction

a) The prospective buyers are invited to examine any goods in which they may be interested, before the auction takes place, and notably during the exhibitions. Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan is at disposal of the prospective buyers to provide them with reports about the conditions of lots.

b) Description of the lots resulting from the catalogue, the reports, the labels and the verbal statements or announcements are only the expression by Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan of their perception of the lot, but cannot constitute the proof of a fact.

c) The statements by made Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan about any restoration, mishap or harm arisen concerning the lot are only made to facilitate the inspection thereof by the prospective buyer and remain subject to his own or to his expert's appreciation. The absence of statements Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan by relating to a restoration, mishap or harm, whether made in the catalogue, condition reports, on labels or orally, does not imply that the item is exempt from any current, past or repaired defect. Inversely, the indication of any defect whatsoever does not imply the absence of any other defects.

d) Estimates are provided for guidance only and cannot be considered as implying the certainty that the item will be sold for the estimated price or even within the bracket of estimates. Estimates cannot constitute any warranty assurance whatsoever. The estimates may be provided in several currencies ; the conversions may be rounded off differently than the legal rounding.

e) Only the authenticity of the vehicle is guaranteed, any buyer should take into consideration any reservations made in the description.

f) The vehicles are sold in their current condition.
The information in the catalogue is not binding. Indeed, the condition of a car may vary between the time of its description in the catalogue and the time of its presentation at the sale.
The exhibition taking place for several days prior to the sale and allowing awareness of the condition of the vehicles, no complaint will be accepted once the sale by auction is pronounced.

g) For administrative pupose, the designations of the vehicles use the information given on the official vehicle registration documentation.

h) The bidders are deemed to have read the documentation relating to each vehicle, notably the technical inspections which are available at the auction sales company. However, some vehicles may be sold without having been submitted to the examination of technical inspection because of their age, of their noncirculating condition or of their competition aspect. The public will have to inquire about it at the time of the preview and sale.

i) The buyer is exclusively responsible for the change of registration of vehicles, notably within the time limit set forth by law.

2– The sale

a) In order to assure the proper organisation of the sales, prospective buyers are invited to make themselves known to Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan before the sale, so as to have their personal identity data recorded. Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan reserves the right to ask any prospective buyer to justify his identity as well as his bank references and to request a deposit. Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan reserves the right to refuse admission to the auction sales premises to any prospective buyer for legitimate reasons.

b) Any person who is a bidder undertakes to pay personally and immediately the hammer price increased by the costs to be born by the buyer and any and all taxes or fees/expenses which could be due. Any bidder is deemed acting on his own behalf except when prior notification, accepted by Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan, is given that he acts as an agent on behalf of a third party.

c) The usual way to bid consists in attending the sale on the premises. However, Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan may graciously accept to receive some bids by telephone from a prospective buyer who has expressed such a request before the sale. Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan will bear no liability / responsability whatsoever, notably if the telephone contact is not made, or if it is made too late, or in case of mistakes or omissions relating to the reception of the telephone. For variety of purposes, Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan reserves its right to record all the telephone communications during the auction. Such records shall be kept until the complete payment of the auction price, except claims.

d) Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan may accept to execute orders to bid which will have been submitted before the sale and by Artcurial Briest-Poulain-F.Tajan which have been deemed acceptable. Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan is entitled to request a deposit which will be refunded within 48hours after the sale if the lot id not sold to this buyer. Should Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan receive several instructions to bid for the same amounts, it is the instruction to bid first received which will be given preference. Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan will bear no liability/responsibility in case of mistakes or omission of performance of the written order.

e) In the event where a reserve price has been stipulated by the seller, Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan reserves the right to bid on behalf of the seller until the reserve price is reached.
The seller will not be admitted to bid himself directly or through an agent. The reserve price may not be higher than the low estimate for the lot printed in or publicly modified before the sale.

f) Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan will conduct auction sales at their discretion, ensuring freedom auction and equality among all bidders, in accordance with established practices. Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan reserves the right to refuse any bid, to organise the bidding in such manner as may be the most appropriate, to move some lots in the course of the sale, to withdraw any lot in the course of the sale, to combine or to divide some lots in the course of the sale. In case of challenge or dispute, Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan reserves the right to designate the successful bidder, to continue the bidding or to cancel it, or to put the lot back up for bidding.

g) Subject to the decision of the person conducting the bidding for Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan, the successful bidder will be the bidder would will have made the highest bid provided the final bid is equal to or higher than the reserve price if such a reserve price has been stipulated. The hammer stroke will mark the acceptance of the highest bid and the pronouncing of the word "adjugé" or any equivalent will amount to the conclusion of the purchase contract between the seller and the last bidder taken in consideration. No lot will be delivered to the buyer until full payment has been made.In case of payment by an ordinary draft/check, payment will be deemed made only when the check will have been cashed.

h) So as to facilitate the price calculation for prospective buyers, a currency converter may be operated by Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan as guidance only. Nevertheless, the bidding is made in euro only and Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan will not be liable for errors of conversion.

3– The performance of the sale

In addition of the lot's hammer price, the buyer must pay each lot purchased according to a sliding scale:

1) Lots from the EU :

Automobilia

- **25 % + current VAT.**

Classic cars

- **From 1 to 900 000 euros: 16 % + current VAT.**
- **Over 900 001 euros: 12 % + current VAT.**

2) Lots from outside the EU : (identified by an ○). In addition to the commissions and taxes indicated above, an additional import VAT will be charged (5,5% of the hammer price, 20% for jewelry and watches, motorcars, wines and spirits and multiples).

3) Artcurial briest-Poulain-F.Tajan being subject to VAT on the margin (art. 297A,B and E of the French CGI), no document mentions VAT.

4) The VAT on buyer's premium and importation expenses may be refund to the purchaser on presentation of written proof of exportation outside the EU. The taxes (VAT on commissions and VAT on importation) can be retroceded to the purchaser on presentation of written proof of exportation outside the EU. An EU purchaser who will submit his intra-Community VAT number will be exempted from paying the VAT on commissions.

b) The removal of vehicles must take place according to the schedule indicated earlier in this catalogue. Past the date indicated in the catalogue, some expenses will be charged to the buyers who had not yet removed their purchases. Artcurial Briest Poulain F.Tajan declines any responsibility for any damage or incident which may occur.

c) Storage of cars that have not been collected on time, will be invoiced following the special conditions mentioned at the beginning of the catalogue. Cars can only be released once storage charges are paid in full.

d) Buyers must check that they have collected all relevant log books, documents and keys related to their lot at the time of collection. It is strongly advisable that Overseas purchases and absentee bidders make arrangements regarding collection with Artcurial advance of the sale.

e) Cars with a French title, that are more than 75 years old require an export license in order to leave European territory. This is subject to certain conditions and may take some time. Export licenses for vehicles with a foreign title are subject to the legislation in force in the country of origin.

f) The payment of the lot will be made cash, for the whole of the price, costs and taxes, including when an export license is required. The purchaser will be authorized to pay by the following means:
- In cash : up to 3 000 €, costs and taxes included, for French citizens, up to 15 000 €, costs and taxes included, for foreign citizens on presentation of their identity papers ;
- By cheque drawn on a French bank on presentation of identity papers and for any company, a KBis dated less than 3 months (cheques drawn on a foreign bank are not accepted) ;
- By bank transfer ;
- By credit card : VISA, MASTERCARD or AMEX (in case of payment by AMEX, a 1,85 % additional commission corresponding to cashing costs will be collected).

g) Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan will be authorized to reproduce in the official sale record and on the bid summary the information that the buyer will have provided before the sale. The buyer will be responsible for any false information given. Should the buyer have neglected to give his personal information before the sale, he will have to give the necessary information as soon as the sale of the lot has taken place. Any person having been recorded by Artcurial-Briest- Poulain-F. Tajan has a right of access and of rectification to the nominative data provided to Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan pursuant to the provisions of Law of the 6 July 1978.

h) The lot must to be insured by the buyer immediately after the purchase. The buyer will have no recourse against Artcurial-Briest- Poulain-F. Tajan, in the event where, due to a theft, a loss or a deterioration of his lot after the purchase, the compensation he will receive from the insurer of Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan would prove insufficient.

i) The lot will be delivered to the buyer only after the entire payment of the price, costs and taxes. If payment is made by cheque, the lot will be delivered after cashing, eight working days after the cheque deposit. In the meantime Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan may invoice to the buyer the costs of storage of the lot, and if applicable the costs of handling and transport. Should the buyer fail to pay the amount due, and after notice to pay has been given by Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan to the buyer without success, at the seller's request, the lot is re-offered for sale, under the French procedure known as "procédure de folle enchère". If the seller does not make this request within three months from the date of the sale, the sale will be automatically cancelled, without prejudice to any damages owed by the defaulting buyer.
In addition, Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan reserves the right to claim against the defaulting buyer, at their option :
- interest at the legal rate increased by five points,
- the reimbursement of additional costs generated by the buyer's default,
- the payment of the difference between the initial hammer price and the price of sale after "procédure de folle enchère" if it is inferior as well as the costs generated by the new auction.

Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan also reserves the right to set off any amount Artcurial-Briest- Poulain-F. Tajan may owe the defaulting buyer with the amounts to be paid by the defaulting buyer. Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan reserves the right to exclude from any future auction, any bidder who has been a defaulting buyer or who has not fulfilled these general conditions of purchase.

j) For items purchased which are not collected within seven days from after the sale (Saturdays, Sundays and public holidays included), Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan will be authorized to move them into a storage place at the defaulting buyer's expense, and to release them to same after payment of corresponding costs, in addition to the price, costs and taxes.

k)The buyer can obtain upon request a certificate of sale which will be invoiced € 60.

4 – The incidents of the sale

F. Tajan reserves the right to designate the successful bidder, to continue the sale or to cancel it or to put the lot up for sale.

a) In case two bidders have bidden vocally, by mean of gesture or by telephone for the same amount and both claim title to the lot, after the bidding the lot, will immediately be offered again for sale at the previous last bid, and all those attending will be entitled to bid again.

b) So as to facilitate the presentation of the items during the sales, Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan will be able to use video technology. Should any error occur in operation of such, which may lead to show an item during the bidding which is not the one on which the bids have been made, Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan shall bear no liability/responsability whatsoever, and will have sole discretion to decide whether or not the bidding will take place again.

5 – Pre-emption of the French state

The French state in entitled to use a right of pre-emption on works of art, pursuant to the rules of law in force. The use of this right comes immediately after the hammer stroke, the representative of the French state expressing then the intention of the State to substitute for the last bidder, provided he confirms the pre-emption decision within fifteen days. Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan will not bear any liability/responsibility for the conditions of the pre-emption by the French State.

6 – Intellectual Property Right – Copyright

The copyright in any and all parts of the catalogue is the property of Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan.
Any reproduction thereof is forbidden and will be considered as counterfeiting to their detriment.
Furthermore, Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan benefits from a legal exception allowing them to reproduce the lots for auction sale in their catalogue, even though the copyright protection on an item has not lapsed.
Any reproduction of Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan catalogue may therefore constitute an illegal reproduction of a work which may lead its perpetrator to be prosecuted for counterfeiting by the holder of copyright on the work. The sale of a work of art does not transfer to its buyer any reproduction or representation rights thereof.

7 – Items falling within the scope of specific rules

Any lot which includes one element in ivory, cannot be imported in the United States as its legislation bans the trade of African or Asian ivory, whatever its dating may be.
It is indicated by (▲).

8 – Removal of purchases

The buyer has to insure its purchase, and Artcurial Briest-Poulain-F.Tajan assumes no liability for any damage items which may occur after the sale.
All transportation arrangements are the sole responsibility of the buyer.

9 – Severability

The clauses of these general conditions of purchase are independant from each other. Should a clause whatsoever be found null and void, the others shall remain valid and applicable.

10 – Law and Jurisdiction

In accordance with the law, it is added that all actions in public liability instituted on the occasion of valuation and of voluntary and court-ordered auction sales are barred at the end of five years from the hammer price or valuation.
These Conditions of purchase are governed by French law exclusively. Any dispute relating to their existence, their validity and their binding effect on any bidder or buyer shall be submitted to the exclusive jurisdiction of the Courts of France.

11- Protection of cultural property

Artcurial Briest-Poulain-F.Tajan applies a policy to prevent the sale of looted or stolen cultural property.

ARTCURIAL
BRIEST – POULAIN – F.TAJAN

7, Rond-Point des Champs-Élysées
75008 Paris
T. +33(0)1 42 99 20 20
F. +33(0)1 42 99 20 21
E. contact@artcurial.com
www.artcurial.com

SAS au capital de 1 797 000 €
Agrément n° 2001-005

ASSOCIÉS

Francis Briest, **Co-Président**
Hervé Poulain
François Tajan, **Co-Président**

Fabien Naudan, **Vice-Président**
Assistante : Alma Barthélemy, **20 48**

Directeur associé senior
Martin Guesnet

Directeurs associés
Stéphane Aubert
Emmanuel Berard
Olivier Berman
Isabelle Bresset
Matthieu Fournier
Bruno Jaubert
Matthieu Lamoure

ARTCURIAL HOLDING SA

Président Directeur Général : Nicolas Orlowski

Vice Présidents : Francis Briest, Hervé Poulain

Conseil d'Administration : Francis Briest, Olivier Costa de Beauregard, Nicole Dassault, Laurent Dassault, Carole Fiquémont, Marie-Hélène Habert, Nicolas Orlowski, Pastor, Hervé Poulain

VENTES PRIVÉES
Contact : Anne de Turenne, **20 33**

CONSEILLER SCIENTIFIQUE ET CULTUREL
Serge Lemoine

BUREAUX À L'ÉTRANGER

ISRAËL
Philippe Cohen, consultant
T. +33 (0) 6 12 56 51 36
T. +972 54 982 53 48
pcohen@artcurial.com

CHINE
Jiayi Li, consultante
798 Art District, No 4 Jiuxianqiao Lu
Chaoyang District – Beijing 100015
T. +86 137 01 37 58 11
lijiayi7@gmail.com

DÉVELOPPEMENT EUROPÉEN
Directeur : Martin Guesnet, **20 31**

AUTRICHE
Caroline Messensee, directeur
Rudolfsplatz 3 – 1010 Wien
T. +43 699 172 42 672

BELGIQUE
Vinciane de Traux, directeur
5, Avenue Franklin Roosevelt
1050 Bruxelles
T. +32 (0)2 644 98 44

ITALIE
Gioia Sardagna Ferrari, directeur
Palazzo Crespi,
Corso Venezia, 22 – 20121 Milano
T. +39 02 49 76 36 49

BUREAUX EN FRANCE

BORDEAUX
Marie Janoueix
Hôtel de Gurchy
83 Cours des Girondins
33500 Libourne
T. +33 (0)6 07 77 59 49
mjanoueix@artcurial.com

MONTPELLIER
Geneviève Salasc de Cambiaire
T. +33 (0)6 09 78 31 45
gsalasc@artcurial.com

ARTCURIAL TOULOUSE VEDOVATO – RIVET
Commissaire-priseur : Jean-Louis Vedovato
8, rue Fermat – 31000 Toulouse
T. +33 (0)5 62 88 65 66
j-rivet@wanadoo.fr

ARTCURIAL LYON – MICHEL RAMBERT
Commissaire-priseur : Michel Rambert
2-4, rue Saint Firmin – 69008 Lyon
T. +33 (0)4 78 00 86 65 | mrambert@artcurial-lyon.com

ARTCURIAL MARSEILLE STAMMEGNA ET ASSOCIÉ
22, rue Edmond Rostand – 13006 Marseille
Contact : Inès Sonneville
T. +33 (0)1 42 99 16 55 | isonneville@artcurial.com

ARQANA ARTCURIAL DEAUVILLE
32, avenue Hocquart de Turtot – 14800 Deauville
T. +33 (0)2 31 81 81 00 | contact@artcurial-deauville.com

ADMINISTRATION ET GESTION
Secrétaire général : Axelle Givaudan

Relations clients : Anne de Turenne, **20 33**
Anne-Caroline Germaine, **20 61**

Marketing, Communication et Activités Culturelles :
Directeur : Carine Decroi
Morgane Delmas, Julie Jonquet-Caunes, Florence Massonnet, Pauline Crenn

Relations presse : Jean-Baptiste Duquesne, **20 76**

Comptabilité et administration :
Directeur : Joséphine Dubois

Comptabilité des ventes :
Responsable : Marion Dauneau
Léonor Augier, Perrine Minot, Aline Courty, Charlotte Norton, Mélanie Simonet

Comptabilité générale :
Responsable : Virginie Boisseau
Marion Bégat, Sandra Margueritat, Mouna Sekour, Sandrine Abdelli

Gestion des ressources humaines : Isabelle Chênais

Logistique et gestion des stocks :
Directeur : Éric Pourchot
Rony Avilon, Mehdi Bouchekout, Laurent Boudan, Denis Chevallier, Julien Goron, Lionel Lavergne, Joël Laviolette, Vincent Mauriol, Lal Sellahannadi

Transport et douane :
Direction : Ronan Massart, **16 37**
Marine Viet, **16 57**
Marion Le Bec, **20 77**
shipping@artcurial

ORDRES D'ACHAT, ENCHÈRES PAR TÉLÉPHONE
Direction : Thomas Gisbert de Callac, **20 51**
Kristina Vrzests, Sixtine Boucher
bids@artcurial.com

ABONNEMENTS CATALOGUES
Direction : Géraldine de Mortemart, **20 43**
Isaure de Kervénoaël, **20 20**

COMMISSAIRES PRISEURS HABILITÉS
Francis Briest, François Tajan, Hervé Poulain, Isabelle Boudot de La Motte, Isabelle Bresset, Stéphane Aubert, Arnaud Oliveux, Matthieu Fournier, Astrid Guillon

DÉPARTEMENTS D'ART

IMPRESSIONNISTE & MODERNE
Directeur Art Impressionniste & Moderne :
Bruno Jaubert
École de Paris, 1905 – 1939 :
Expert : Nadine Nieszawer
Spécialiste junior : Stéphanie Hénimann
Recherche et certificat : Jessica Cavalero
Historienne de l'art : Marie-Caroline Sainsaulieu
Catalogueur : Florent Wanecq
Administrateur : Élodie Landais, **20 84**

POST-WAR & CONTEMPORAIN
Responsables : Hugues Sébilleau, Karim Hoss
Spécialiste senior : Arnaud Oliveux
Recherche et certificat : Jessica Cavalero
Catalogueur : Sophie Cariguel
Administrateurs : Karine Castagna, **20 28**
Vanessa Favre, **16 13**

ORIENTALISME
Directeur : Olivier Berman
Administrateur : Audrey Sadoul, **20 20**

ESTAMPES, LIVRES ILLUSTRÉS ET MULTIPLES
Expert : Isabelle Milsztein
Administrateur : Pierre-Alain Weydert, **16 54**

ART DÉCO
Experts : Cabinet d'expertise Marcilhac
Spécialiste : Sabrina Dolla, **16 40**
Spécialiste junior : Cécile Tajan, **20 80**

DESIGN
Directeur : Emmanuel Berard
Administrateur : Claire Gallois, **16 24**

PHOTOGRAPHIE
Experts : Arnaud Adida, Christophe Lunn
Administrateur : Capucine Tamboise, **16 21**

MOBILIER, OBJETS D'ART DU XVIII^{E} ET XIX^{E} S.
Directeur : Isabelle Bresset
Céramiques, expert : Cyrille Froissart
Orfèvrerie, experts : S.A.S. Déchaut-Stetten, Marie de Noblet
Spécialiste junior : Filippo Passadore
Administrateur : Gabrielle Richardson, **20 68**

TABLEAUX ET DESSINS ANCIENS ET DU XIX^{E} S.
Directeur : Matthieu Fournier
Dessins anciens, experts :
Bruno et Patrick de Bayser
Estampes anciennes, expert : Antoine Cahen
Sculptures, expert : Alexandre Lacroix
Tableaux anciens, experts : Cabinet Turquin
Spécialiste junior : Elisabeth Bastier
Administrateur-catalogueur : Alix Fade, **20 07**

CURIOSITÉS, CÉRAMIQUES ET HAUTE ÉPOQUE
Expert : Robert Montagut
Contact : Isabelle Boudot de La Motte, **20 12**

LIVRES ET MANUSCRITS
Spécialiste : Guillaume Romaneix
Expert : Olivier Devers
Administrateur : Lorena de Las Heras, **16 58**

ART TRIBAL
Direction : Florence Latieule, **20 38**

ART D'ASIE
Directeur : Isabelle Bresset, **20 13**
Expert : Philippe Delalande
Administrateur-catalogueur : Qinghua Yin, **20 32**

ARCHÉOLOGIE ET ARTS D'ORIENT
Administrateur et spécialiste junior :
Mathilde Neuve-Église, **20 75**

ARCHÉOLOGIE
Expert : Daniel Lebeurrier
Contact : Isabelle Bresset, **20 13**

SOUVENIRS HISTORIQUES ET ARMES ANCIENNES
Expert : Gaëtan Brunel
Administrateur : Juliette Leroy, **20 16**

BIJOUX
Directeur : Julie Valade
Experts : S.A.S. Déchaut-Stetten
Spécialiste junior : Laura Mongeni
Administrateur : Marianne Balse, **20 52**

MONTRES
Expert : Romain Réa
Direction : Marie Sanna-Legrand
Administrateur : Justine Lamarre, **20 39**

ARTCURIAL MOTORCARS AUTOMOBILES DE COLLECTION
Directeur : Matthieu Lamoure
Spécialiste : Pierre Novikoff
Consultant : Frédéric Stoesser
Spécialistes junior : Antoine Mahé, Gautier Rossignol
Directeur des opérations et de l'administration :
Iris Hummel
Administrateur : Anne-Claire Mandine, **20 73**

AUTOMOBILIA AÉRONAUTIQUE, MARINE
Directeur : Matthieu Lamoure
Direction : Sophie Peyrache, **20 41**
Expert automobilia : Estelle Prévot-Perry

BANDES DESSINÉES
Expert : Éric Leroy
Administrateur : Saveria de Valence, **20 11**

VINS ET SPIRITUEUX
Experts : Laurie Matheson, Luc Dabadie
Administrateur : Marie Calzada, **20 24**
vins@artcurial.com

HERMÈS VINTAGE
Spécialiste : Eva-Yoko Gault
Administrateur : Audrey Sadoul, **20 15**

VENTES GÉNÉRALISTES
Direction : Isabelle Boudot de La Motte
Spécialiste junior mode vintage :
Élisabeth Telliez
Administrateurs : Juliette Leroy, **20 16**
Thaïs Thirouin, **20 70**

INVENTAIRES
Directeur : Stéphane Aubert
Consultant : Jean Chevallier
Clercs aux inventaires : Inès Sonneville, Astrid Guillon
Administrateur :
Marie-Bénédicte Charreyre, **20 18**

Tous les emails des collaborateurs d'Artcurial Briest-Poulain-F.Tajan, s'écrivent comme suit : initiale du prénom et nom @artcurial.com, par exemple : iboudotdelamotte@artcurial.com

Les numéros de téléphone des collaborateurs d'Artcurial se composent comme suit : **+33 1 42 99 xx xx**

Est. : 45 000 – 55 000 €

Maria Callas and Aristote Onassis in one of the two Mercedes Benz 600 offered for sale

Ordre d'achat / *Absentee Bid Form*

AUTOMOBILES SUR LES CHAMPS 8 – VENTE N° 2769
LUNDI 22 JUIN 2015
11H AUTOMOBILIA
18H VOITURES DE COLLECTION / *MOTORCARS*

○ **ORDRE D'ACHAT / *ABSENTEE BID***

○ **LIGNE TÉLÉPHONIQUE / *TELEPHONE BID***

TÉLÉPHONE / *PHONE*

NUMÉRO DE CARTE DE CRÉDIT / *CREDIT CARD NUMBER :*

EXPIRE FIN / *EXPIRATION DATE*

NOM / *NAME* ______

PRÉNOM / *FIRST NAME* ______

ADRESSE / *ADRESS* ______

______

______

TÉLÉPHONE / *PHONE* ______

EMAIL ______

APRÈS AVOIR PRIS CONNAISSANCE DES CONDITIONS DE VENTE DÉCRITES DANS LE CATALOGUE, JE DÉCLARE LES ACCEPTER ET VOUS PRIE D'ACQUÉRIR POUR MON COMPTE PERSONNEL AUX LIMITES INDIQUÉES EN EUROS, LES LOTS QUE J'AI DÉSIGNÉS CI-DESSOUS. (LES LIMITES NE COMPRENANT PAS LES FRAIS LÉGAUX).
I HAVE READ THE CONDITIONS OF SALE AND THE GUIDE TO BUYERS PRINTED IN THIS CATALOGUE AND AGREE TO ABIDE BY THEM. I GRANT YOUR PERMISSION TO PURCHASE ON MY BEHALF THE FOLLOWING ITEMS WITHIN THE LIMITS INDICATED IN EUROS. (THESE LIMITS DO NOT INCLUDE BUYER'S PREMIUM AND TAXES).

LOT	DESCRIPTION DU LOT/ *LOT DESCRIPTION*	LIMITE EN EUROS / *MAX. EURO PRICE*
N°		
N°		
N°		
N°		
N°		
N°		
N°		
N°		

LES ORDRES D'ACHAT DOIVENT IMPÉRATIVEMENT NOUS PARVENIR AU MOINS 24 HEURES AVANT LA VENTE.
MERCI DE JOINDRE UNE COPIE DE PIÈCE D'IDENTITÉ / KBIS
TO ALLOW TIME FOR PROCESSING, ABSENTEE BIDS SHOULD BE RECEIVED AT LEAST 24 HOURS BEFORE THE SALE BEGINS.
PLEASE JOIN A COPY OF ID CARD / COMPANY REGISTRATION.

DATE ET SIGNATURE OBLIGATOIRE / *REQUIRED DATED SIGNATURE*

A RENVOYER / *PLEASE MAIL TO*: bids@artcurial.com
ARTCURIAL–BRIEST–POULAIN–F.TAJAN
7, ROND-POINT DES CHAMPS-ELYSÉES – 75008 PARIS.
TEL : +33 (0) 1 42 99 20 51 / FAX : +33 (0)1 42 99 20 60

ARTCURIAL

ARTCURIAL
MOTORCARS